



2

Afgiftekantoor: Oostende X

35^e jaargang - nr. 228 - 35^e année - n° 228
April - Avril 1992

NEPTUNUS

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime trimestrielle

Het mooiste stukje van uw vakantie ligt tussen Oostende en Dover.



De hypermoderne ferries van de Oostende-Doverlijn hebben alles om u een onvergetelijke trip te bezorgen: restaurants, bars, tax-free shops en bioscopen, kinderspeelruimten en

comfortabele Club Class Lounges. De gloednieuwe Prins Filip beschikt zelfs over perfect uitgeruste conferentiezalen. Onze Jetfoils? Die brengen u in nauwelijks 100 minuut-

jes naar de overkant. Snel, comfortabel en praktisch. Ferry of Jetfoil... met de Oostende-Doverlijn wordt uw overtocht een mooi stukje vakantie!


**OOSTENDE
DOVER**

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

april 1992
avril 1992

35^e jaargang nr 2
35^e année no 2

Revue maritime bimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

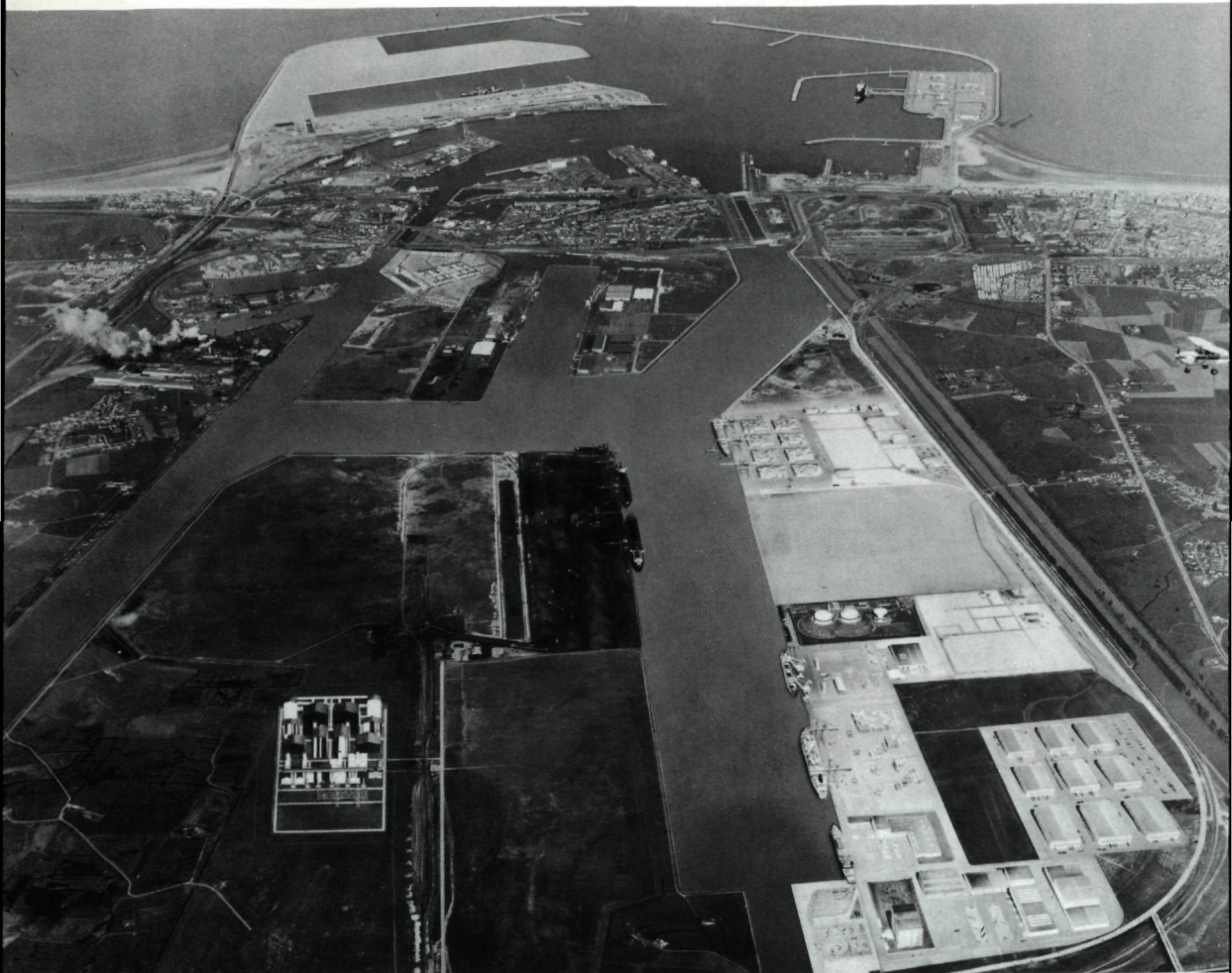
Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Poulet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

du temps de la marine à voile... quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs IV. sur les routes transatlantiques par j.-m. de decker	3
woorden uit de zeemanskist over poesters, grogs en gloria's door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	11
maritiem panorama de belgische zeehavens in 1991 door henri rogie	13
le port d'ostende au bord du gouffre par henri rogie	19
de kijker van kapitein bestenbustel door henri rogie	20
des gens de mer armés comme des militaires les canonnières de la marine marchande en 1939-40 par paul eygenraam	23
de zee en de kunst de familie domershuizen alias dommersen door norbert hostyn, lic. kunstgeschiedenis, conservator sted. musea oostende	25
un livre, des hommes... la marine marchande belge dans la 2 ^{ème} guerre mondiale par saint bernard de spuikom	31
het zeilcentrum van de zeemacht door mat/mil y. van damme - mat/mil p. bontinck	33
eerste meester chef (b.d.) klom over tourmalet en aspin?	41
bouw flanders containerterminal gestart door henri rogie	43
uitreiking van de «gouden mathille 1991» een zeemachtsonderonsje door j.b. dreesen.	46
info reserve la force navale sur les sentiers ardens par saint bernard du spuikom	48
info marine	51



ZEEBRUGGE, een nieuwe haven voor Europa

**Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (M.B.Z. NV)
Louis Coiseaukaai 2
8000 BRUGGE**

**Tel. 050/44.42.11
Fax. 050/44.42.24
Tlx. 81.201**

Du temps de la marine à voile...

Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs

IV. Sur les routes transatlantiques

J.M. de Decker

Alors que se poursuivaient les expéditions vers l'Orient fabuleux sous l'impulsion majeure des Compagnies anglaise et hollandaise des Indes Orientales, l'attention des navigateurs va se tourner vers le Nouveau Continent, un peu délaissé jusque là. Il faut dire que l'Océan Atlantique dans sa partie centrale, dépourvue d'îles pour y faire relâche et où soufflent des vents d'ouest dominants, n'était guère propice aux voiliers. Pour effectuer la grande traversée, il leur fallait se détourner soit par le nord, l'ancienne route des Vikings, soit par les eaux tropicales du sud dite la route des Espagnols.

Il faut rappeler aussi que la Hollande, puissance maritime dominante à l'époque, ne comptait au début du XVII^e siècle qu'une population de moins de deux millions d'habitants. Bien que fondé davantage sur des chapelets de points navals fortifiés que sur des conquêtes terrestres, son empire d'outremer n'était pas extensible à l'infini. On ne peut pas tout faire à la fois.

Pourtant, dès 1604, un de nos compatriotes réfugié à Amsterdam, Guillaume Usselinx, avait proposé aux Etats-Généraux la constitution d'une compagnie destinée à coloniser la partie septentrionale du Nouveau Continent. Il dut attendre jusque 1621 pour voir son projet se concrétiser.

Le premier à avoir exploré les parages fut le Français Jacques Cartier. Ayant quitté Saint-Malo en 1534, il avait traversé l'Atlantique et exploré les côtes de l'actuel Nouveau Brunswick. Il créa une petite colonie à l'embouchure du Saint-Laurent, mais elle ne résista pas à l'hiver et le silence retomba, durant un demi siècle, sur cette région. En 1603, Samuel de Champlain débarqua quelques colons sur une terre plus méridionale qu'il nomma l'Acadie. Cette colonie survécut un certain temps. Mais les Français n'aimaient pas s'expatrier et leur émigration vers ce qui avait été appelé la Nouvelle France ne fut jamais que faible et intermittente; elle sera étouffée par l'expansion anglaise.

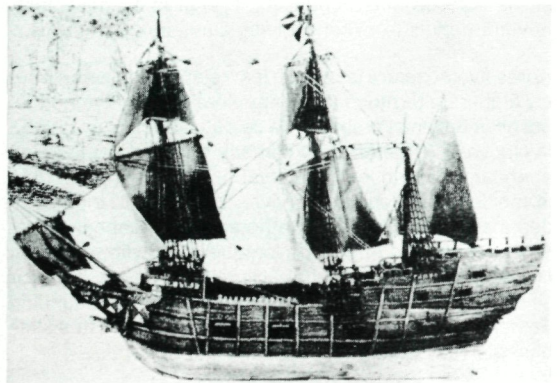
Le navigateur britannique, Henri Hudson explora à différentes reprises la région avec l'espoir d'atteindre l'Orient par le Groenland et le pôle nord. Mais ses quatre expéditions, en 1607, 1608, 1609 et 1610 se soldèrent par des échecs. Chaque fois, la banquise l'obligea à interrompre son voyage. Elles lui permirent, toutefois, de découvrir le fleuve qui porte aujourd'hui son nom et de prendre possession d'un vaste territoire qui allait être colonisé par ses compatriotes et de devenir l'embryon des Etats-Unis actuels.

Contrairement à ce qui s'était passé jusque là, ce ne sont pas des commerçants qui, les premiers, s'établirent sur ces terres nouvelles, mais des émigrés religieux qui, à la faveur de la Réforme, avaient choisi de fonder des sectes en vue d'échapper à l'autorité de l'église anglicane et d'aller vivre librement leur foi ailleurs.

Les pèlerins du «Mayflower»

Un groupe de ces émigrants devait incarner à tout jamais leur épopée pour l'Histoire: celui des pèlerins du «Mayflower». Grâce à eux, celui-ci allait devenir l'un des voiliers les plus célèbres du monde. Pas un Anglais, pas un Américain n'en ignore le nom. Ce qui est moins connu, par contre, c'est que son commandant était un de nos compatriotes, le capitaine Schepens, né Rue au Beurre à Bruxelles.

John Robinson, prêtre de l'Eglise d'Angleterre, avait fondé en 1608, une église séparatiste dont les membres avaient pris le nom de Pèlerins. Afin de vivre dans une piété



Le «Mayflower», le transatlantique le plus célèbre de l'histoire.

plus grande, ceux-ci décidèrent de partir pour l'Amérique du Nord, dont la côte orientale n'avait jamais reçu la visite d'un Européen. Le roi Jacques 1^{er} avait concédé, en 1606, à la «Virginia Company» les territoires s'étendant entre les 35^e et 45^e degrés de latitude nord. Les pèlerins obtinrent une concession d'une durée de sept ans sur ceux-ci.

Pour gagner le Nouveau Continent, ils affrêtèrent deux navires; le «Mayflower», un trois-mâts du type pinasse de 180 tonneaux, et le «Speedwell», plus petit. Ayant à leur bord un groupe de cent et deux émigrants; quarante hommes, dix-neuf femmes et des enfants, les deux bâtiments quittèrent Southampton au printemps 1620. Pour s'apercevoir bientôt que le «Speedwell» tenait mal la mer. Relâche forcée à Plymouth pour transférer ses passagers sur le «Mayflower» qui appareilla le 6 septembre.

Le «Mayflower» n'était pas conçu pour accommoder tant de monde; les Pèlerins furent obligés de s'entasser dans des conditions épouvantables dans le château avant et les cales. La longueur du voyage, la houle incessante, le mal de mer, la mauvaise nourriture à base de pommes de terre, le manque absolu d'hygiène, l'horrible promiscuité auraient pu faire des ravages dans leurs rangs. Mais la foi et l'espoir qui les animaient leur permirent de surmonter toutes ces épreuves. Deux d'entre eux seulement moururent au cours du voyage, mais ces deux décès furent compensés par deux naissances.

Au bout de deux mois, la grâce de Dieu finit par les amener en vue des côtes américaines. Une reconnaissance de celles-ci amena le capitaine Schepens à constater que ce n'étaient pas celles de la Virginie. Ils se trouvaient à sept cents milles plus au nord. Qu'à cela ne tienne décidèrent les émigrants, dont plus aucun ne souhaitait poursuivre le voyage, on débarquerait là où l'on se trouvait. Avantage de la formule: le fait de s'installer en dehors du territoire de la «Virginia Company» rendait caduc le contrat de sept ans signé avec celle-ci et permettait aux Pèlerins de fixer, eux-mêmes, les limites de leur colonie.

Avant de mettre pied à terre, ils rédigèrent dans la grande chambre du navire, sur une vieille malle, une sorte de Contrat Social d'aspiration républicaine, le célèbre Pacte des Pères Fondateurs (Founding Fathers), ébauche de la future Constitution américaine. Puis ils prirent pied au Cap Cod, sur la côte du Massachussets. C'était le 11 novembre, devenu depuis le «Thanksgiving Day» aux Etats-Unis.

Après avoir exploré la région, les Pèlerins choisirent pour s'y établir un territoire qu'ils appelèrent New-Plymouth et qui allait devenir l'embryon de ce qu'on baptisa à Londres la Nouvelle Angleterre. Le climat y était rude et la neige abondante. La rigueur du climat hivernal ne permit qu'à la moitié des colons de survivre. Et pourtant, bien décidés à attirer d'autres compatriotes, les rescapés refusèrent de rentrer en Angleterre lorsque le «Mayflower» reprit la mer pour leur pays natal au printemps 1621. Pouvoir se dire descendant, plus ou moins lointain, des «Founding Fathers» est aujourd'hui pour un citoyen des Etats-Unis plus glorieux qu'un titre de noblesse.

Dans les années qui suivirent, c'est par dizaine de milliers que d'autres émigrants anglais s'en vinrent peupler les baies et les caps déserts de l'Amérique du nord et y fonder des colonies.

La Compagnie des Indes Occidentales

Côté hollandais, nous l'avons dit, le capital humain nécessaire à une émigration de masse faisait défaut. Mais la République batave ne pouvait se désintéresser des possibilités qu'offrait à son commerce le Nouveau Continent. En 1614 déjà, quelques navires d'Amsterdam avaient pris la direction de la baie d'Hudson ayant reçu des Etats-Généraux instruction d'affirmer la priorité d'occupation de la Hollande sur celle-ci.

Les nouveaux arrivants avaient construit un fort à 200 kilomètres de l'embouchure du fleuve, sur une île occupée par une tribu d'Indiens appelés Mohawks; ils le baptisèrent Fort Nassau. Ce fort dont la garnison ne comptait qu'une douzaine d'hommes en charge de deux canons et de quelques couleuvrines ne fut occupé que durant trois ans. Puis il fut laissé à l'abandon et tomba en ruines. Par la suite, quelques bateaux hollandais continuèrent à relâcher sur les rives de l'Hudson mais leur unique objectif était l'acquisition de peaux et fourrures. Il n'était pas question de colonisation.

Les choses changèrent avec la création à Amsterdam, en 1624, de la «Compagnie des Indes Occidentales», qui obtint des Etats-Généraux une charte lui accordant, pour une durée de vingt-quatre ans, le monopole du commerce, le droit de signer des traités avec les indigènes et la liberté d'envoyer des colons et des fonctionnaires dans les régions comprises «entre les deux méridiens regardant en l'Orient, le Cap de Bonne Espérance et, en l'Orient, la côte orientale de la Nouvelle Guinée et plus précisément sur les côtes d'Afrique, depuis le Tropique du Cancer jusqu'au Cap de Bonne Espérance, et dans les Indes occidentales, depuis le sud de Terre-Neuve jusqu'aux détroits de Magellan et de le Maire».

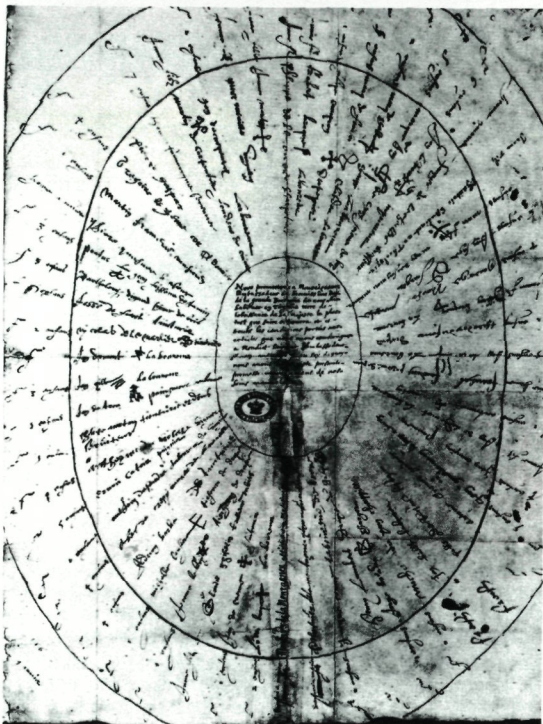
Le promoteur et véritable pionnier de cette compagnie fut Guillaume Usselinckx. Fils d'un commerçant en épices fortuné, il naquit à Anvers en janvier 1567. Tout jeune homme, il fut envoyé par son père aux îles Açores, appelées à l'époque les îles flamandes, pour y apprendre tout ce qu'il y avait à savoir sur la culture et la commercialisation des denrées coloniales. A son retour à Anvers en 1590, il trouva sa ville natale en proie aux persécutions religieuses. Un an plus tard, il émigrait à Amsterdam. Son premier projet de création d'une compagnie des Indes Occidentales datait de 1604 mais, à l'époque les Etats-Généraux n'en avaient que pour les Indes Orientales. Il lui fallut attendre dix-sept ans pour voir son projet finalement accepté. C'est lui qui rédigea la charte constitutive de la «West Indische Maatschappij».

Guillaume Usselinckx fut secondé dans son entreprise par d'autres compatriotes, dont le naturaliste et cartographe Jean de Laet. Né à Anvers en janvier 1593, celui-ci ne vécut que sa jeunesse dans la métropole. Comme beaucoup d'autres habitants de la ville, les troubles politico-religieux l'amènèrent à émigrer aux Pays-Bas. On le retrouve installé à Leyde en 1624, y travaillant à un ouvrage qui sera publié l'année suivante et réédité cinq fois, dont le titre est «Nieuwe Wereldt oft Beschrijvinghe van West-Indien». On y trouvait pour la première fois le compte-rendu détaillé des expéditions d'Henri Hudson en Amérique du Nord. Les éditions suivantes seront enrichies de dix cartes du «Nouveau Monde», dressées selon le procédé de projection inventé en 1569 par un autre compatriote Gérard Kremer, dit Mercator. Il se fit aussi l'historien de la nouvelle compagnie qui, sous sa direction intelligente, finit par régner sans rivale sur les mers. En l'espace de quatorze ans, elle avait équipé 806 navires, s'était emparée de San Salvador et avait pris pied au Brésil.

Fondation de New-York par des Wallons

Mais revenons plus au nord.

L'un des premiers candidats à l'émigration sur le Nouveau Continent à s'adresser à Guillaume Usselinckx au lendemain de la constitution de la Compagnie des Indes Occidentales fut le hennuyer Jesse de Forest qui, à la tête d'un petit groupe de protestants wallons originaires d'Avesnes et des environs de Mons, s'était établi à Leyde quelques années plus tôt. Ne se plaisant pas dans leur nouvel environnement, ceux-ci avaient en 1621 déjà adressé une pétition à l'ambassadeur d'Angleterre en Hollande lui demandant l'autorisation pour une cinquantaine de familles de s'établir en Virginie. Cette pétition, appelée par les Anglais «Round Robin» parce que les signatures des solliciteurs y étaient disposées en ellipses, fut transmise par l'ambassadeur à la «Virginia Company» qui estima ne pas pouvoir y donner suite.



La pétition Round Robin.

Deux ans plus tard, Jesse de Forest et ses compagnons envoyèrent une nouvelle pétition à la Compagnie des Indes Occidentales. Elle fut immédiatement acceptée et les préparatifs de l'expédition furent entamés aussitôt. En mars 1624, un voilier de la compagnie, le «New Nederland» de 260 tonneaux, capitaine Cornélius Mey, quitta Amsterdam ayant à son bord trente deux familles d'émigrants en majorité wallones. Il arriva dans la baie de Manhattan - du nom des Indiens qui l'occupaient, les Manhattes - le 20 mai.

Alors que certains de leurs compagnons de voyage remontaient le fleuve Hudson pour aller créer Fort Orange (aujourd'hui Albany) ou se diriger vers le Connecticut et le

New-Jersey, la plupart des émigrants décidèrent de se fixer à Manhattan, à un endroit qu'ils baptisèrent New Amsterdam, qui plus tard allait devenir New-York. Cette même année déjà, ils envoyèrent un message disant : «Nous sommes très contents de ce pays où nous trouvons de belles rivières, des fruits et des poissons en abondance et de fertiles terrains, sans crainte des Indiens qui ne nous font aucun mal. Si nous avions des vaches et des cochons, nous ne désirerions plus retourner au pays natal».

Des Wallons ne furent pas seulement les fondateurs de l'actuelle ville de New-York, l'un d'eux devint aussi le premier gouverneur de l'Etat du même nom : Pierre Minuit.

Pierre Minuit était le fils d'un cultivateur d'Ohain (Brabant wallon) qui, ayant été mêlé avec le seigneur de ce lieu, Jean Minckaert, à la conspiration d'Egmont et de Hornes contre le duc d'Albe, avait été obligé de fuir à l'étranger.

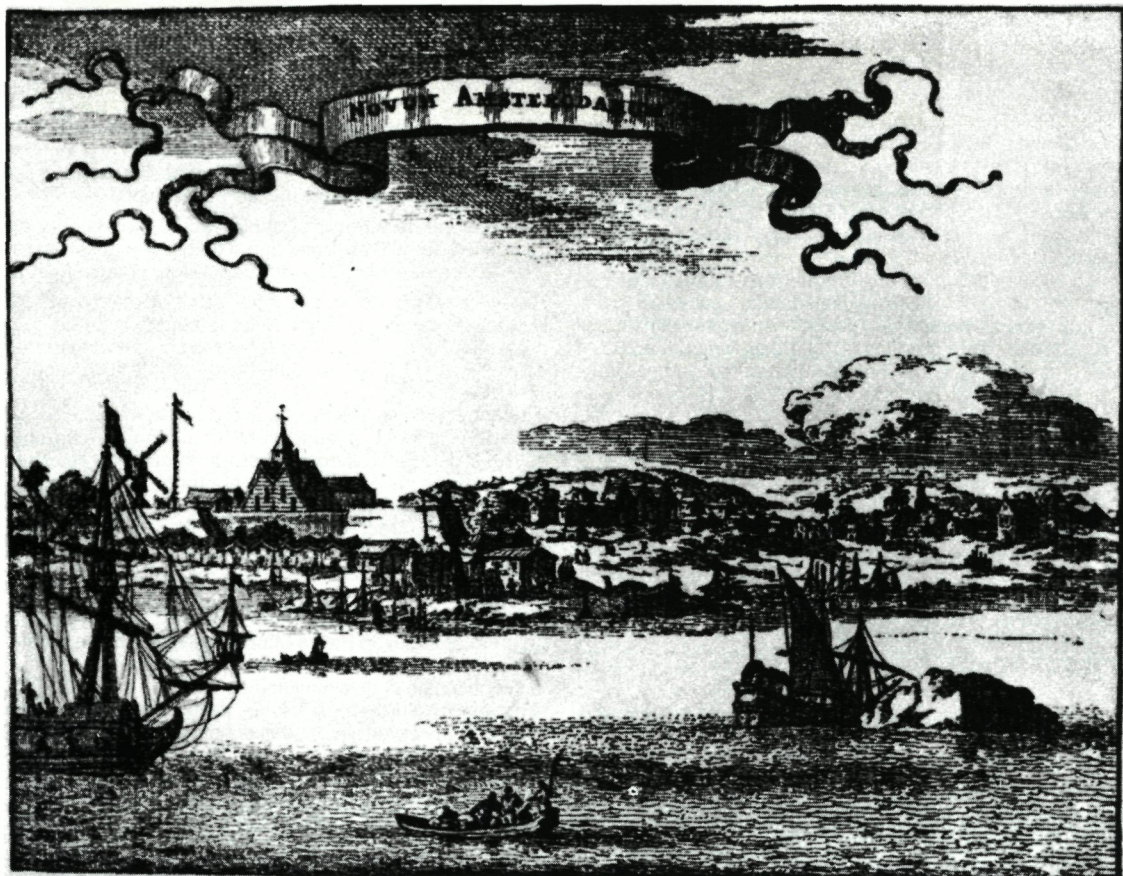
Il s'était établi avec sa famille à Wesel, en Allemagne, où Pierre passa toute sa jeunesse. Il abandonna ses parents en 1625 pour aller vivre à Amsterdam où on le retrouve actif dans les milieux maritimes et proche de la Compagnie des Indes Occidentales. Tant et si bien que Jean de Laet, devenu directeur de celle-ci, l'envoya au Nouveau Monde comme premier gouverneur de la région officiellement nommée Nouvelle Néerlande, mais aussi Novum Belgium.

Le premier souci de Pierre Minuit, arrivé sur place en mai 1626, fut de nouer de bonnes relations avec la population indienne locale dont le maintien de l'attitude pacifique était la garantie de survie de la colonie. Il réussit si bien qu'après avoir préparé le terrain par des échanges de fourures contre des canifs, étoffes de couleur et ustensiles divers, il leur acheta officiellement l'île de Manhattan, en septembre de la même année, pour la somme de 60 «guilders» soit environ 24 dollars d'aujourd'hui. L'une des plus belles transactions immobilières de tous les temps.

Peter Minuit exerça ses fonctions de gouverneur pendant six ans. Sous sa direction éclairée, Manhattan, que des émigrants européens venaient rejoindre en nombre de plus en plus grand, se transforma en une véritable colonie. Son importance économique allait croissant. En désaccord avec l'administration hollandaise qui tentait d'en prendre le contrôle exclusif, Minuit rentra en Europe en 1632. Il prit pour un temps du service au quartier-général de la Compagnie.



Pierre Minuit, premier gouverneur de New-York



Vue ancienne de Nouvelle Amsterdam, aujourd'hui New-York

Mais cinq ans plus tard, il rejoignit Guillaume Usselinckx qui avait quitté celle-ci pour se mettre à la disposition des autorités de Stockholm et venait de créer la Compagnie Suédoise des Indes Occidentales, à laquelle la reine Christine accorda une charte l'autorisant à conquérir et à coloniser de nouveaux territoires pour le compte de la Couronne. Une expédition, conduite par Pierre Minuit, quitta le port de Göteborg au début de 1638 à bord du trois-mâts «Keys of Kalmar» en vue de fonder une colonie suédoise sur les bords du Delaware.

Rééditant le type d'opération réalisée quelques années plus tôt à Manhattan, il acheta aux indigènes le terrain nécessaire à la réalisation de son projet. Coût de la transaction : une bouilloire en cuivre ! L'établissement, baptisé New Sweden, allait devenir la ville de Wilmington. Hélas, au cours de son voyage de retour le «Keys of Kalmar» fut pris dans un terrible ouragan et sombra corps et biens. Pierre Minuit figurait au nombre de ses passagers. Cela se passait en juin 1638.

Mais la contribution de nos compatriotes au développement de la côte est du Nouveau Continent ne s'arrêta pas pour autant.

En 1629, Jean de Laet s'était associé à un commerçant en perles fines d'Amsterdam, Killian Van Rensselaer pour exploiter un territoire de 700.000 acres comprenant les ac-

tuels comtés d'Albany et de Columbia. En 1631, l'Anversois Michel de Pauw avait fondé la colonie d'Hoboken, du nom d'une localité de la banlieue d'Anvers. Avant d'acheter Staten Island et de créer un établissement qu'il appela «Pavonia» (son nom en latin) et qui est aujourd'hui Jersey City. Il vendit le tout en 1637 à la Compagnie hollandaise des Indes Occidentales pour la coquette somme de 26.000 guilders et rentra en Europe pour couler des jours heureux à Gand.

En 1646, un autre Anversois, Corneille Meleyn, âgé de trente-neuf ans, partit pour l'Amérique du Nord avec des colons et du bétail. Il y devint pour un temps «seigneur de Staten Island». Mais, en conflit avec les directeurs-généraux hollandais de la Compagnie, il revint à Amsterdam au bout d'un an.

Nouveaux séjours en Nouvelle Néerlande en 1649, en 1650 et en 1655. Il fut fait prisonnier par les Indiens au cours de ce dernier, mais réussit à s'échapper. En 1657, nous le retrouvons à New Haven dans le Connecticut où il termina probablement ses jours.

Même après que la Nouvelle Amsterdam fut devenue New-York quand elle passa aux Anglais en 1664, des gens de chez nous y exercèrent des fonctions importantes. Deux d'entre eux devinrent même maires de la ville : François Rombouts, né à Hasselt, en 1669 et Pierre de Lannoy - le premier maire élu par la population - en 1688.



Pierre Minuit achetant l'île de Manhattan aux Indiens.

Pendant ce temps-là, en Extrême-Orient

Mais revenons un peu en arrière et retournons en Extrême-Orient pour suivre la carrière d'un autre compatriote qui fut une personnalité marquante de la colonisation européenne dans cette vaste région: François Caron.

Né en 1600 à Bruxelles, François Caron avait émigré - un de plus - en Hollande à cause de ses convictions religieuses. Esprit aventureux, il voulait courir le monde fabuleux qui s'ouvrait. Faute de mieux, il commença par se faire engager comme cuisinier à bord d'un trois-mât de la Compagnie des Indes Orientales, mais il ne conserva pas longtemps cet emploi subalterne. Son intelligence et ses qualités de gestionnaire lui valurent bientôt d'exercer les fonctions de subrécargue ou représentant de la Compagnie à bord de différents navires de celle-ci avant de devenir résident de ses établissements commerciaux de Farando, au Japon.

En 1624, les Hollandais qui venaient de conquérir Formose firent appel à lui pour pacifier l'île. Il en fut nommé gouverneur - il n'avait que vingt-quatre ans-, construisit une solide forteresse à l'embouchure du fleuve Tamsui et en quelques mois, n'hésitant pas à payer de sa personne quand il le fallait, réussit à venir à bout des redoutables «Tche Fouan» (coupeurs de têtes) qui faisaient régner la terreur sur tout le territoire.

En 1640, il fut nommé ambassadeur des Pays-Bas auprès de l'empereur du Japon, un poste qu'il conserva quatre ans. En 1644, on le retrouve directeur général des établissements commerciaux hollandais à Batavia, capitale de l'île de Java, fondée vingt cinq ans plus tôt par Pieter Van den Broeck.

En 1664, alors que son intelligence et son savoir-faire étaient reconnus bien au-delà des frontières des Pays-Bas, François Caron fut approché par un émissaire du ministre français Colbert. Avec un retard considérable sur l'Angleterre et la Hollande, la France venait de créer sa propre

Compagnie des Indes Orientales pour commercer avec les pays de l'Océan Indien et de l'Extrême-Orient. Ce que le ministre avait à proposer à François Caron: non seulement un pont d'or mais aussi la direction générale de la jeune Compagnie.

Et voilà Caron débarquant bientôt à Madagascar, une île dont la découverte en 1600 est attribuée par certains auteurs au Flamand Geeraert De Coninck alors que d'autres prétendent que les Portugais l'avaient visité dès 1500, mais dont la colonisation n'en était qu'à ses débuts. Les Français n'y occupaient depuis 1643 qu'une petite forteresse: Port Dauphin. Les indigènes rendaient la vie impossible aux rares colons qui tentaient de s'accrocher à leurs terres. L'administration était entre les mains d'une poignée de fonctionnaires en majorité corrompus. François Caron redressa la situation en quelques mois. Il pacifia l'île, grande comme la France, la Belgique et la Hollande réunies, renvoya en France les administrateurs prévaricateurs et fonda une série de comptoirs qui devinrent bientôt florissants. En 1665, il reçut la nationalité française.

De retour en France, Colbert lui confia une nouvelle mission. Il embarqua à La Rochelle sur un navire d'une flottille commandée par le marquis de Montevergue et débarqua à Surate, en Inde, pour y fonder le premier établissement français. Un établissement qui fut bien vite prospère. En remerciement de quoi, Louis XIV lui conféra le grand cordon de l'ordre de Saint Michel qui lui fut remis, en septembre 1671, par l'amiral français de la Haye arrivé à Surate à la tête d'une escadre de sept vaisseaux.

Assez paradoxalement c'est alors qu'il était au faite de sa carrière que les choses commencèrent à se gâter pour François Caron. La jalousie et l'envie que nourrissaient à son égard la plupart des cadres français qu'il écrasait par son intelligence et sa compétence y furent pour beaucoup. De sordides cabales furent montées contre «l'étranger»; elles aboutirent à sa disgrâce.

L'escadre de la Haye avait été envoyée à Surate pour mettre à exécution le projet de fondation d'une colonie française dans l'île de Ceylan conçu par François Caron et approuvé par Colbert et Louis XIV. Mais les Hollandais considéraient l'île comme leur possession. Il fallait donc s'entendre avec eux ou les combattre. Considérant qu'il eut été déplorable de donner aux indigènes le spectacle de batailles entre Européens, Caron prôna la diplomatie.

Il réussit à dissuader l'amiral de la Haye d'attaquer une escadre battant pavillon des Pays-Bas qu'il rencontra au large du cap Comorin. Plus tard, il empêcha aussi les Français de bombarder la citadelle de Trinquemalé occupée par les Hollandais. Il n'en fallut pas plus pour qu'il soit accusé dans certains milieux français de « trahison au profit de ses anciens employeurs ».

Rappelé en France par Colbert pour s'expliquer, François Caron entendait bien justifier sa conduite. Il n'en eut malheureusement pas l'occasion. Le navire qui le ramenait de Ceylan vers la France avec sa famille sombra à l'embouchure du Tage. Seul un de ses fils survécut au naufrage.



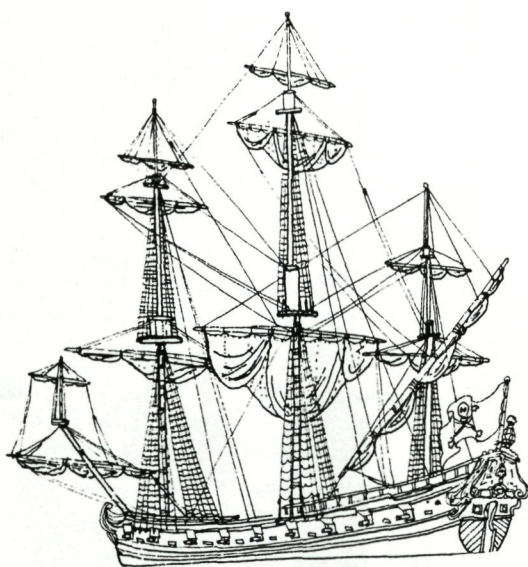
Sceau de la ville de New York en 1654

Un artiste de la flibuste

Retour au continent américain où d'autres navigateurs exerçaient leurs talents dans un genre un peu différent : la flibuste.

L'épopée de la flibuste avait commencé au premier tiers du XVII^e siècle lorsque le monde prit conscience qu'un véritable fleuve d'or coulait d'est en ouest à travers l'océan Atlantique ; celui qui contenaient les cales des galions ramenant à Séville le métal précieux confisqué par l'occupant espagnol aux Indiens de l'Amérique centrale et méridionale. Aussitôt les îles inoccupées des Antilles, au carrefour des routes de l'or, s'étaient peuplées d'aventuriers de tout poil et de toutes nationalités qui, bientôt, arraisonnant les navires, faisant des incursions à terre, brûlant des villes, semèrent la terreur sur la côte des trois Amériques, de la Floride au Vénézuéla : les « Frères de la Côte ».

Il y avait, au nombre de ces « frères », des ressortissants de nos régions. L'Histoire a retenu le nom de l'un d'entre eux : Jean Van Horn (Van Hoorne, Van Dooren), natif



Navire flibustier

d'Ostende. Tête brûlée, mais lucide, Jean Van Horn était un homme de tempérament qui ne reculait devant rien. Il ne tolérait de ses hommes aucun signe de faiblesse, n'hésitant pas à abattre en pleine bataille ceux « qui baissaient la tête au bruit des coups de pistolet, de fusil ou de canon ». Une façon d'imposer la discipline au combat qui en avait fait la terreur des lâches et l'idole des braves.

Van Horn avait été simple matelot jusqu'au moment où, ayant amassé deux cents écus, il put acheter un petit bâtiment et obtint de la France, alors en guerre avec la Hollande, une patente de corsaire. Il arma ce bâtiment de quelques canons, tout en lui conservant ses apparences de bateau de pêche pour mieux cacher ses desseins, et recruta un équipage d'une trentaine de risque-tout, avec lesquels il commença à attaquer les navires hollandais en mer du Nord. Il réussit quelques prises follement audacieuses, revendant le butin aux Espagnols à Ostende. Au bout d'un temps, il put acquérir un véritable navire de guerre qu'il baptisa le « Marthe et Marie » et se trouva à la tête de toute une flotte corsaire.

Grisé par sa bonne fortune, il attaqua désormais indifféremment tous les navires de rencontre, leur faisant insolemment baisser pavillon, à l'exception de ceux du roi de France. Même les alliés de celui-ci n'étaient pas épargnés. Cela dura jusqu'au jour où sa patente lui fut retirée. Les eaux européennes étant devenues un peu trop malsaines pour lui, il fit voile vers les Indes occidentales, paradis du commerce et de la piraterie.

Arrivé avec trompettes et fanfares dans le port de Port Rico, il offrit ses services aux Espagnols. Sa renommée l'avait précédée. Aussi lui confia-t-on l'escorte du premier convoi en partance pour l'Europe. A peine hors de vue de la côte, il fit un choix parmi les meilleurs des galions chargés d'or qu'il était chargé de protéger, les aborda les uns après les autres, fit passer par le fil de l'épée et basculer par-dessus le bastingage tout ce qui faisait mine de se défendre, prit les autres matelots sous son commandement et se retira avec un butin considérable dans l'île de la Providence où les boucaniers avaient établi leur base. Il fut d'autant mieux accueilli qu'il sût se montrer généreux à leur égard dans le partage.

Devenu désormais hors-la-loi, également haï par les Français, les Espagnols et les Hollandais qu'il avait humilié, il se joignit aux flibustiers et participa à de nombreuses expéditions avec eux. Notamment à la prise de Vera Cruz qui fut pillée à loisir et dont les habitants durent au surplus verser aux envahisseurs une «contribution» de 5 millions de livres pour racheter leur vie et leur liberté.

Le succès et les richesses qu'il avait accumulés étaient montés à la tête de Van Horn. Très modeste autrefois, il avait pris des allures de parvenu. Il portait d'extravagants vêtements de souverains européens ou indiens. Le rang de grosses perles qui lui ornait le cou eût excité la jalou-

sie d'une reine et le rubis qu'il avait au doigt dépassait en dimension et en éclat ceux du Grand Moghol.

Les embarras qu'il faisait l'entraînèrent dans un duel avec un de ses compagnons de rapine, Laurent Degraff, qui le blessa au bras. Mal soignée, la plaie s'infecta. Van Horn, qui avait vu vingt fois la mort en face au cours de combats, mourut vingt cinq jours plus tard de cette blessure bénigne. On l'enterra sur la côte du Yucatan. Il laissait une veuve fort riche à Ostende et un fils qui, avec le «Marthe et Marie», allait prendre sa relève dans les rangs des flibustiers.





brevet a-rl'd



Zin in avontuur?
OP TEXEL KAN HET!
 Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.

Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



PARACENTRUM TEXEL BV
 Postweg 128
 1795 JS De Cocksdorp,
 Texel, Holland
 tel. 02220 - 11464/11436*

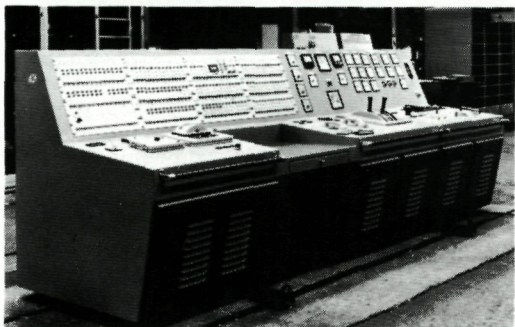
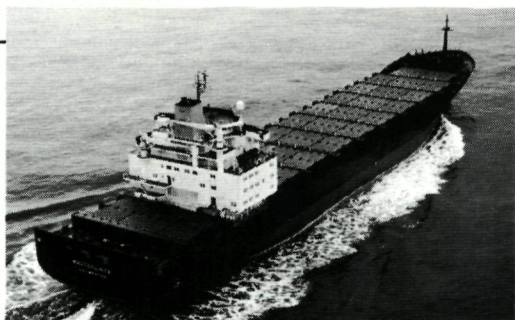
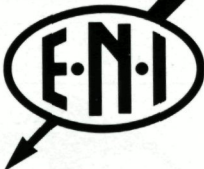
* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436

Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
 - Degaussing.
 - Q.A.-survey.

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03/870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03/887 12 98



WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8
B-2000 Antwerpen - Belgium
Tel.: (03) 224 19 00
Tlx: 32344 Fax: (03) 225 12 49

Over Poesters, Grogs en Gloria's

J.B. Dreesen

Onlangs vertegenwoordigde de ere-voorzitter van ons tijdschrift Kapitein-ter-Zee (honoraire) J. Cl. LIENART, in zijn kwaliteit van Nationaal Voorzitter van het Koninklijk Kadetkorp, dit Korps op een congres in Zweden.

Aan het einde van het diner, dat onvermijdelijk verbonden is aan dit soort bedrijvigheid, bood men de gasten bij de koffie een POES aan. Onmiddellijk ging er bij onze Ere-voorzitter een belletje rinkelen. In Oostende, sedert jaren zijn woonplaats, is in de visserijmiddens een POESTER goed gekend en gewaardeerd als een hartige versnapering voor bevaren zeelui. Poester in Oostende, een Poes in Zweden voor hem kon dat niet anders dan een maritieme uitdrukking zijn.

Tot onze spijt moeten we hem teleurstellen. Een POESTER, een koffie gemengd met cognac, en een POESJE, een borrel na een kop koffie, en dus ook het Zweedse POES, zijn allen afgeleid van het Franse POUSSE-CAFE, letterlijk «wat de koffie wegdrukt».

In Oostende wordt in het voornoemde midden een POESTER ook wel eens een KWAK genoemd, maar dit hoort meer tot de dialectische sfeer. Zo ook het werkwoord VERPOESTEREN, afgeleid van POESTER, in de betekenis van een dutje doen of een uiltje vangen, voornamelijk nadat men over de middag te gul is geweest met de poesters.

De term POESTER is uitsluitend gangbaar in Vlaanderen. Bij onze Noorderburen noemt een koffie met een druppel erin of erna een HALFOM, een HALF-EN-HALF of een AFZAKKERTJE. In deze betekenis wordt het niet alleen in maritieme middens gebruikt maar ook door de mensen aan de wal.

Op onze kust kent men ook nog een GLORIA, een mengsel van rum, cognac of genever met heet water en suiker, ook wel een ATSJJA genoemd. Waar deze drank oorspronkelijk ook tot de wereld van de visserij behoorde is hij zich geleidelijk aan wal gaan verspreiden en wordt hij, aan de kust, nog al eens met Nieuwjaar gedronken.

Met de gloria zitten we dan meteen in het spoor van een bij uitstek maritieme drank, de GROG, een portie rum aangelegd met water.

In de Royal Navy, waar dit brouwsel enkele eeuwen onder de naam van TOT tot de dagelijkse geplogenheden van de zeeman behoorde, was de samenstelling twee delen water voor een deel rum.

Een GROG of TOT van die samenstelling was voorbehouden aan de manschappen die ouder waren dan 20 jaar. De «jonger dan 20 jaar» liepen in de Navy te boek als de U.A. de Under Age (beneden leeftijd). De Chief's en Po's

kregen hun dagelijks rantsoen NEATERS, dit is «niet versneden». De PUSSERS-rum de echte Jamaica-rum die in de Royal Navy geserveerd werd was van een uitstekende kwaliteit. Dat was de reden dat bij de Chief's en Po's de meeste mensen met een GROGBLOSSEM voorkwamen, dit is een alcoholblosje op wangen en neus.

Gaat men de hoeveelheid water variëren dan krijgt de grog een andere naam. Zo spreekt men van een NORWESTER als het mengsel een deel water en een deel rum bevat. Hoe noordelijker de aangegeven richting is hoe sterker de grog. Daarentegen staat dat hoe zuidwesterlijker het mengsel noemde hoe meer water het bevatte. Begrijpelijk want het zuidwesten is nu eenmaal het regengat.

GROG is Engels van oorsprong. Het woord en het mengsel werd in de Royal Navy ingevoerd door admiraal VERNON. Hij was het die, als gevolg van de toenemende dronkenschap aan boord van de schepen, het dagelijks rantsoen rum liet versnijden. De admiraal was algemeen gekend als OLD GROG omdat hij meestal een kledij droeg gemaakt was in een stof die men GROGRAM noemde. GROGRAM staat in onze taal bekend als GROFGREIN dit is een een grof wollen stof of harig weefsel.

De grog of de «tot» heeft reeds sedert ettelijke jaren afgedaan in de Royal Navy. Op 31 juli 1970 werd daar het laatste rantsoen rum bedeed. Sederdien staat deze datum bekend als BLACK DAY, dit is «ZWARTE DAG».

Waar de Navy dagelijks een portie rum kreeg, kregen de Engelse koopvaardijmensen een wettelijk voorziene wekelijkse portie limoen- of citroenextract tegen de scheurbuik. Dit is de reden waarom de Engelse matrozen nog altijd, LIME JUICERS worden genoemd.

De Franse marine heeft nooit geen alcoholbedelingen gekend. Daar heeft elk lid van de bemanning recht op zijn QUART DE VIN, het dagelijks wijnrantsoen. Meestal was dit de «GROS ROUGE» ook wel «CAMBUSARD» genoemd. De bemanningen van de onderzeeboten hadden recht op een betere kwaliteit (Algerijnse) wijn die een graad hoger stond dan de gewone «cambusard». Voor sommige mensen is dit wel eens de aanleiding geweest om hun mutatie te vragen.

Bij bepaalde gelegenheden kan de kommandant de «DOUBLE» ordonneren. Het gewone rantsoen wordt dan voor de gelegenheid verdubbeld. Maar ook hier gaat de jeugd met zijn tijd mee en is men niet zo zeer meer op zijn QUART DE VIN uit. In de meeste messes verschijnt de wijn echter nog steeds op tafel, maar dan zonder dat er een rantsoen wordt afgemeten.

In een Franse marinehaven opteren de jongeren voor een «pint» terwijl de ouderen nog altijd gediend zijn «avec un rouge». Een vorm van nostalgie.

Bij de Nederlandse Koninklijke Marine was tot het einde van de 19de eeuw de bedeling van een dagelijks rantsoen jenever, het OORLAM, in zwang (zie hierover onze bijdrage OORLAM in Neptunus 33ste jaargang nr 215 blz. 57-58). Het gebruik van jenever als «genotmiddel» werd bij koninklijk besluit aan boord afgeschaft, doch aan de kommandanten werd de bevoegdheid gelaten «om in zeer bijzondere te kunnen beoordelen aan wie op medisch advies een kleine hoeveelheid toe te dienen» zodat het gebruik zeer gering is.

Soms wordt nog wel eens een EXTRA OORLAM bedeed

en zo spreekt men ook nog in de Royal Navy van SPLICING THE MAINBRACE. Maar dit is eerder uitzonderlijk, soms bij feestelijke gelegenheden of in aanhoudend slecht en buig weer. Ook de Nederlandse koopvaardij kende geen regelmatige alcoholbedeling. In buitengewone omstandigheden werd wel eens een uitzondering gemaakt en noemde dat een SCHOOTAAN.

In onze, relatief jonge, Zeemacht hebben wij nooit geen alcoholbedelingen gekend. Het heeft ons aan boord van onze schepen echter nooit, of dan toch zelden, aan bier ontbroken. Tot grote vreugde ten andere van de leden van vreemde marines die het droger moesten stellen dan de onze.

En nu allen samen «PROOST».



BOELWERF BOELWERF BOELWERF

In volle bedrijvigheid!

Dijkstraat 6 ■ B-9140 Temse ■ telefoon 03/710.71.11 ■ telefax 03/711.09.72 ■ telex 31140

De Belgische Zeehavens in 1991

door Henri ROGIE

De eerste cijfers voor 1991 komen binnen en hiermee worden dan ook de eerste balanssen opgesteld. Overzichtelijk bekeken was het voorbije jaar niet zo slecht voor de Belgische havenactiviteiten. Wel onderging de maritieme wereldhandel een zekere stagnatie te wijten aan de algemene recessie op economisch vlak. Dit verklaart waarom de behaalde scores eerder bescheiden bleven in vergelijking met de vorige jaren.

Voor België in het bijzonder gold een afnemend Kanaal-traffic te wijten aan de herschikking van de goederenstromen, die ingevolge de perikelen in de oostbloklanden ditmaal meer oostwaarts gericht waren. Ook de nakende voltooiing van de Eurotunnel en de problemen rond RMT gingen vrij negatief inwerken op het ro/ro-verkeer van en naar Engeland.

Op basis van voorlopige gegevens brengen wij nu een beknopt overzicht van wat zich in onze zeehavens afspeelde in de loop van 1991.

Antwerpen

De grootse Vlaamse zeehaven boekte in 1991 geen record, maar haalde toch zo'n 100 miljoen ton goederenoverslag. In 1990 was dit cijfer 102 miljoen. De containertraffic deed het evenwel vrij goed: 18,4 mln ton of 17% meer dan vorig jaar.

Gunstige resultaten werden ook gehaald in de fruittrafiek (+ 17%) en in de opgezakte meststoffen (+ 19%). Bij de droge massagoederen was een lichte daling te bespeuren in de trafieken van kolen, erts, granen en veevoerders. In totaal liepen 16.843 zeeschepen de Antwerpse haven aan tegenover 16.764 in 1990.

Zeebrugge

De tweede grootse Vlaamse zeehaven sloot 1991 af met een nieuw record, en dit voor de zesde opeenvolgende maal. Inderdaad werd er een overslag van 31 miljoen ton genoteerd, hetzij een groei met 2,3% t.o.v. 1990.

Twee sectoren waren evenwel regressief, te weten het ro/ro-verkeer (hoofzakelijk op Engeland) dat met 6,5% achteruitboorde, en de containertraffic die met 4% verlieslatend was.

De overige goederensoorten boekten een stijging: stukgoed met 34% tot 970.000 ton, stortgoederen met 14% tot boven de 10 miljoen ton, en vloeibare bulk met 4% tot 4,76 miljoen ton.

Vermeldenswaardig is wel het feit dat op 9 september '91 in Zeebrugge de grootste maritieme lading genoteerd werd dat ooit in een Belgische haven werd gelost, namelijk 148.322 ton. Intussen ging de havenuitbouw onverwijd verder en groeide onze Noordzeepoort uit tot de belangrijkste middelgrote Westeuropese haven.

Gent

De haven van de Arteveldestad haalde in 1991 een winst van 3,9% met een globale overslag van 25,4 miljoen ton. De aanvoer over zee groeide met 7,5% op tot 20.500.000 ton, terwijl de maritieme afvoer met 8,8% daalde tot 4.900.000 ton.

Positieve tendenzen werden er genoteerd bij de landbouwproducten, de erts en de bouwmaterialen. Daarentegen waren de trafieken van voedingsproducten, meststoffen, petroleumproducten en metaalfabrikanten regressief.

Oostende

Aan de haven van de Ensorstad wijden wij een afzonderlijk artikel. Zeggen we evenwel bondig samengevat dat de handelshaven onder stadsvoogdij recordcijfers haalde ondanks haar verouderde infrastructuur, en dat de RMT-haven zowel op gebied van toeristische als qua commerciële ro/ro traffic opnieuw verlieslatend was.

Zo'n 2/3 van de handelstrafiek was voor rekening van de RMT, en 1/3 voor de handelshaven waar Sally Ferry 78% van de traffic voor zijn rekening nam. In globo was dit circa 5 miljoen ton goederenoverslag via maritieme weg. Wanneer we nu een voorlopig balans opmaken van de globale traffic in de vier Vlaamse zeehavens komen wij op een totaal van 161 miljoen ton zeegoederentraffic voor het jaar 1991.

Beslist een heel goed resultaat.



Het verdriet van Oostende

De eerste cijfers voor 1991 duiken op. De balans van de verzeenlijkingen wordt opgemaakt. Voor wat betreft de Oostendse haven is het overzicht ervan vrij kort. Net als de drie vorige jaren is het immers één grote ontgoocheling qua beleid en renovatie. «Het verdriet van Oostende» lijkt wel een vervolgroman te zijn.

Inderdaad, tegen alle verwachtingen in, kwam er opnieuw geen schot in de realisatie van het Masterplan ter renovatie van het havencomplex. Enkel in de RMT-haven werd een en ander verricht. Het betrof hier de voortzetting van de kleine aanpassingswerken, gestart in 1990, die vereist waren voor het aanlopen van de jumboferry «Prins Filip». De handelshaven, van haar kant, bleef verder in de kou staan en de verwachte eenheidsstructuur qua havenbeleid kwam er evenmin.

«Prins Filip»-perikelen typeerden 1991 voor RMT

Openbare werken gingen dus verder door met het uitvoeren in de voorhaven van de aanpassingswerken vervat in het «rollend drijfarenplan 1990-92». Hierbij werd de havengeul verbreed en verdiept, bepaalde kaaimuren versterkt, en een nieuwe ro/ro-brug voor de jumboferry aangelegd. Hiervoor was een bedrag van BEF 657 miljoen toegekend, gespreid over 3 jaar.

Deze werken hadden dus tot doel de «Prins Filip» op de verbinding Oostende-Dover te kunnen inleggen vanaf juni 1991. De jumboferry was immers bedoeld als antwoord van de RMT op het nakend gevaar uitgaande van de Kanaaltunnel. Vertragingen opgelopen in het werkschema alsmede problemen i.v.m. het afleveren van de ferry hadden voor gevolg dat de «Prins Filip» eind 1991 nog altijd niet operationeel was en door de Oostendenaars als «spookschip» werd herdoopt.

RMT had met haar supervoerschip helaas geen geluk in 1991 en dit was ook zo met de evolutie van haar trafiek. Inderdaad, amper 1,9 miljoen passagiers werden dit jaar op ferries en jettos vervoerd, wat zo'n 3 % minder was dan in 1990. Qua toeristische voertuigen noteerde men 250.000 eenheden volgens voorlopige cijfers, hetzij 10% minder dan voorheen. Ook het commerciële ro/ro-verkeer liep met zowat 15% achteruit. Over de oorzaken van deze gevoelige terugloop komen wij in een volgende bijdrage even terug.

Topcijfers voor handelshaven ondanks slecht beleid

Wat nu de handelshaven onder stadsvoogdij betreft, werd het voorbije jaar gekenmerkt door de forse toename van de ro/ro vrachtrafiek verzekerd door Sally Ferries op de Oostende-Ramsgatelijn, en door het verdere immobilisme van de havenverantwoordelijken inzake beleid en renovatie.

Het ro/ro-verkeer ging er dus vooruit en meer bepaald met liefst 9% ten opzichte van 1990. Ondanks de algemene recessie van de vrachtrafiek op de Kanaalroutes, slaagde Sally Ferries er nochtans in zijn activiteiten op te drijven. Dit was vooral te danken aan het inleggen van twee grotere veerscheppen, de «Bazias 3» en «Bazias 4», die elk 93 trailers van 12 meter kunnen opladen.

Aangezien de ro/ro-vrachten 78% vertegenwoordigen van de totale overslag in de handelshaven, is het evident dat de balans 1991 van het maritieme goederenverkeer positief beïnvloed wordt en aldus de kaap van de 2,6 miljoen ton overschrijdt.

Ten aanzien van vorig jaar is dit een toename met ruim 6% en het behalen van absolute topcijfers.

Het privé-initiatief leidde dus tot goede resultaten qua activering van de trafiek. Daartegenover bleef het erg pover gesteld qua beleid en renovatie. De handelshaven kreeg geen frank subsidie in 1991 en er werd dan ook geen steen verlegd.

Over de realisatie van het Masterplan werd van overheidswege geen woord gerept en dit was ook het geval met het oprichten van een eenheidsstructuur voor het hele havencomplex.

Wat hieromtrent in 1991 zeker verwacht werd, was het advies van de Vlaamse Havencommissie omtrent de realisatie van het renovatieproject. De kosten-batenanalyse alsook de economische impactstudie waren immers beiden positief uitgevallen.

Nieuwe teleurstelling op dit punt: eind 1991 had gemeenschapsminister Sauwens nog niet eens de procedure voor advisering bij de Havencommissie ingeleid. Van immobilisme gesproken.

Of was het eerder slechte wil?

Kortom was 1991 andermaal vrij teleurstellend voor al wie ijvert voor de welvaart van de Oostendse haven. Het verdriet van Oostende is blijkbaar een lange lijdensweg...

Recordjaar voor Oostendse handelshaven

Juist voor het ter perse gaan verscheen de eindcijfers 1991 voor de Oostendse handelshaven onder stadsvoogdij. Voor NEPTUNUS brengen wij dan ook een bondig overzicht van de geleverde prestaties met bijhorend commentaar. Een recordjaar, zoals onze titel luidt, met 2.673.079 ton goederenoverslag, hetzij 6,1% meer dan in 1990.

Stippen we meteen aan dat dit uitzonderlijk resultaat hoofdzakelijk te danken is aan de prestaties van de ro/ro-trafiek op de Sally-lijn van Ramsgate. Medio 1991 zette de rederij twee grotere ro/ro-schepen in op deze Kanaalverbinding, nl. de «Bazias 3» en de «Bazias 4». Ook kon zij te Oostende op het einde van het jaar een deel van haar trafiek recupereren die dreigde verloren te gaan ingevolge de stakingen in de Duinkerke haven.

Dit alles en mede dank zij een efficiënt management slaagde de Sally Line haar Oostendse ro/ro-trafiek met liefst 8,1% te activeren tijdens het voorbije jaar om alzo 1.387.399 ton in globo te realiseren. Dit cijfer vertegenwoordigt 52% van het totale goederenpakket van de handelshaven en wijst dus op het uitzonderlijk belang van de ro/ro-trafiek voor de verdere ontplooiing van de Oostendse havenactiviteiten.

Voeg daarbij de ruim 3 miljoen ton vrachten die de ferries van RMT in 1991 op de Doverlijn vervoerden, en alzo komt het Oostendse havencomplex op de 2de plaats na Zeebrugge voor wat betreft 's lands maritieme ro/ro-trafiek. Dit is beslist een belangrijk gegeven waarmee rekening dient gehouden bij de realisatie van het renovatieplan. Oostende moet immers uitgebouwd worden tot volwaardige ro/ro-haven op de transit-as continent-Engeland, want daartoe heeft ze inderdaad alle troeven in handen.

Evolutie aan- en afvoertrafieken

Dank zij de uitzonderlijke groeivoet van de ro/ro-trafiek slaagde de handelshaven er dus in opnieuw recordcijfers te halen voor het boekjaar 1991. De aanwinst is praktisch gelijkmatig gespreid over aan- en afvoer, al bedraagt het aanvoerpakket in absolute waarde bijna het dubbel van het afvoervolume. Volgende tabel brengt ons de gedetailleerde cijfers. Stippen we aan dat het gaat om de prestaties van de drie dokken en de Diepwaterraai van de handels-haven onder het beheer van de Stad Oostende:

Oostende 1/12/1991	Absolute hoeveelh.	Evolutie 1991/90
Aanvoer	1.733.587 t.	+ 5,6%
Afvoer	939.492 t.	+ 7,1%
Totaal	2.673.079 t.	+ 6,1%

Qua grote aanvoertrafieken constateert men een forse groei bij de ro/ro-lossingen van Sally Line, en bij de bouwmaterialen van de N.V. Zeeminerale. Daarentegen regresseren de chemische produkten bestemd voor het UCB/CNO-bedrijf, alsook de petroleumprodukten ten behoeve van de visserijvloot en de lokale bedrijven. Het saldo was evenwel vrij positief en werd gerealiseerd door 1.528 aanloopbeurten (+ 6%) van koopvaardij-schepen met een gemiddeld unitaire tonnenmaat van 1.748 BRT. Meer in detail:

Anvoer 1/12/1991	Absolute hoeveelh.	Evolutie 1991/90
Bouwmat.	660.790 t.	+ 7,5%
Ro/ro-goed.	609.324 t.	+ 12,8%
Petroleumpr.	211.251 t.	- 2,2%
Chem. prod.	144.420 t.	- 10,1%
Sepeoliet	40.571 t.	+ 3,9%
Ferrochroom	31.225 t.	- 16,7%
Diverse	36.006 t.	-
Totaal	1.733.587 t.	+ 5,6%

Qua afvoertrafieken zijn slechts de ro/ro-ladingen en de chemische produkten vermeldenswaardig bij gebrek aan diversificatie. Beide trafieken haalden winst en het aandeel van de ro/ro-goederen in het globale afvoerpakket steeg in 1991 tot liefst 82%. Nogmaals is hier duidelijk dat de ro/ro-trafiek typerend is voor de havenfunctie van Oostende. Voor meer details:

Afvoer 1/12/1991	Absolute Hoeveelh.	Evolutie 1991/90
Ro/ro-goed.	778.075 t.	+ 4,9%
Chemische pr.	119.349 t.	+ 9,4%
Diverse	42.068 t.	-
Totaal	939.492 t.	4,1%

Kort samengevat was 1991 een gunstig jaar voor de Oostendse handelshaven qua maritieme goederenvervoer. Wel jammer dat er steeds geen schot kwam in het renovatieplan en dat zowel de gewestelijke als de stedelijke havenverantwoordelijken verder uitblonden door hun immobilisme.

De haven van Nieuwpoort in 1991

Nieuwpoort is niet enkel een van de grootste yachthavens van de Westeuropese kust. Het is ook een vissershaven die hoofdzakelijk op de kustvisserij is afgestemd. Vroeger was het ook een reservebasis van de Zeemacht en in ver afgelopen tijden een berucht kapershol. Een minder gekend aspect van de Nieuwpoortse haven is haar zeegoederentrafiek die in de zeventiger jaren ontstond.

Deze trafiek is uitsluitend afgestemd op de maritieme aanvoer van zandwinningsprodukten. Zowat 689.696 ton van deze bouwmaterialen werden er in 1991 gelost, wat 2% meer was op jaarbasis. Toch bleef men fel onder het toppeil van 1988, toen 904.670 ton geboekt werden. Dat jaar had immers de realisatie plaats van de verbinding Nieuwpoort Bad-E40, waarvoor een grote hoeveelheid zandprodukten nodig was.

In 1989 waren deze werken beëindigd, wat een gevoelige daling van de zandaanvoer voor gevolg had. Met de heropflakking van de activiteiten in de bouwnijverheid zorgde 1990 voor een zekere compensatie, wat zich dan ook uitdrukte in een stijging van de maritieme aanvoer met 8,1%.

De hoge conjunctuur in de bouwsector zette zich voort in 1991, en dit resulteerde tot een verhoogde aanvoer met 2,8% zoals eerder gezegd. Stippen we hierbij aan dat de bescheiden balans van 689.696 ton goederentrafiek verwezenlijkt werd door het aanlopen van 702 zeeschepen, hetzij zo'n 6% meer dan in 1990.

Deze schepen zijn baggerboten van het estuarium-type, die zand- en grintsoorten in de zuidelijke Noordzee baggeren en ze aan de terminal van de nv. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij komen lossen. Die is gelegen op de rechteroever van de IJzer, rechtover de vismijn, en vandaar worden de grintsoorten per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd.

Deze terminal is vrij rudimentair en sinds zijn oprichting in de zeventiger jaren nog niet gemoderniseerd. In 1988 voorzag een renovatieproject de aanlegkaai met zo'n 200 m te verlengen en die uit te diepen tot - 4,5 meter. Dit project bleef echter in de mappen steken net als het Masterplan van de Oostendse haven. Ook te Nieuwpoort is het immobilisme blijkaar een geduchte ziekte.

Hoe de aanvoer van de bouwmaterialen gediversifieerd waren in 1991 kunnen we best a.d.h. van volgend tabel resumeren:

Produkt	Schepen	Tonnen
Zeezand	495	424.024
Grint	188	251.732
Rijnzand	16	10.886
Schelpenzand	3	3.054
Totaal	702	689.696

Tenslotte brengen wij hieronder de evolutie van de Nieuwpoortse zeegoederentrafiek tijdens de laatste 8 jaren:

Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1983	333.766 t.	-
1984	265.978 t.	- 20%
1985	369.119 t.	+ 47%
1986	449.027 t.	+ 21%
1987	545.612 t.	+ 21%
1988	904.670 t.	+ 65%
1989	620.177 t.	- 31%
1990	670.736 t.	+ 8%
1991	689.696 t.	+ 3%

Qua visserijactiviteiten was 1991 zoals eerder gezegd een slecht jaar voor Nieuwpoort. De aanvoer daalde er met 352 ton volgens eindcijfers, terwijl de opbrengst met 21 miljoen BEF achteruitboorde. Voor meer details:

Nieuwpoort 1/12/1991	Hoeveelheid	Evolutie 1991/90
Aanvoer	1.208 ton	- 22,6%
Opbrengst	132 Mln BF	- 13,8%

De mindere visaanvoer werd hoofdzakelijk beïnvloed door mindere vangsten van kabeljauw en gul. De spanvisserij werd zodoende een flop en dit resulteerde ook tot mindere wijtingaanvoer. Ook de haringvangst was bepaald regressief.

Dit alles had uiteraard een negatieve weerslag op de opbrengst van de visserijactiviteiten.

Tot slot van ons overzicht brengen we hieronder de evolutie van aanvoer en besomming sedert 1980. We zien onmiddellijk dat de aanvoer omzeggens gehalveerd werd in de periode 1980/85, en na een korte heropflakking teruggaf ging:

Jaar	Aanvoer in ton	Besomming in miljoen BEF
1980	2.389	101,5
1985	1.284	113,5
1988	2.152	173,9
1989	1.724	157,6
1990	1.558	151,8
1991	1.208	131,3

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN 1991

Voor de Belgische zeevisserij was 1991 een stagnerend jaar.

De EG-voorschriften inzake quotabeheer en vlootbeleid verscherpten fel en hierdoor hadden onze reders en vissers met tal van problemen te kampen. Dat de behaalde resultaten hieronder bijzonder scherp leden hoeft zeker geen betoog.

Aldus bedroeg het globale aanvoervolume in eigen havens zo'n 28.182 ton in 1991, wat 8,4% minder was dan het jaar voorheen. De stijging van het algemeen prijsgemiddelde zorgde er evenwel voor dat de bruto-aanvoerwaarde praktisch op hetzelfde peil bleef als in 1990, hetzij 2,977 miljard BEF volgens voorlopige cijfers. Alhoewel deze balans door sommigen als bevredigend wordt geacht, bleef men toch fel onder het peil van het topjaar 1987.

Verscherpte vangstquota

Het voornaamste probleem waarmee onze visserijsector in 1991 te kampen had, was dat van de quotaregeling ons door de EG opgedrongen. Nog nooit tevoren was de toestand op dit vlak zo slecht geweest. Einde maart was inderdaad reeds 50% van het tongquotum in de Noordzee opgevist. Door allerlei maatregelen kon de zeevisserij evenwel beperkt worden zodat alle vaartuigen praktisch het jaar rond konden opereren.

Onder deze maatregelen citeren wij de bijkomende vangstbeperkingen, die maximale vangsthoeveelheden per categorie vaartuigen oplegden. Aldus werden de nadelige gevolgen van het quotasysteem enigszins afgevlakt en kon de tongvisserij tot in november bedreven worden. Ook het ruilen van quota met andere EG-lidstaten was een welgekome oplossing. Zo bijvoorbeeld kon ons schoolquotum in de Noordzee met liefst 45% worden verhoogd.

Alles wel beschouwd bleef de tongvisserij hét grote probleem in 1991. Het wederinvoeren van de zogehete V-netten en het gebrek aan ruimtelijkheden hadden voor gevolg dat ons quota hier vrij vroeg opgevist was. Overzichtelijk bekeken, waren de EG-quota dit jaar scherper gesteld en dit leidde tot een grotere concurrentie onder de Westeuropese visserijvloeden.

Hierbij was het duidelijk dat België's visserijbeleid het hard te verduren had mede door de EG-voorschriften in dit domein.

Strenger vlootbeleid

Een tweede groot probleem was dat van het vlootbeleid. De Europese Commissie bleef aandringen op een sanering van de vloot om de vangstcapaciteiten in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden. Ondanks de genomen maatregelen op dit vlak, bleef de capaciteit van de Belgische visserijvloot in 1991 stijgen en bereikte einde november een globaal vermogen van 107.000 pk, daar waar volgens het oriëntatieprogramma het tot 94.000 pk moest herleid worden.

De overcapaciteit nam dus nog toe en daarom ook bleef het EG-verbod op nieuwbouw van toepassing. Alleen vervangingsbouw en modernisering van bestaande vaartuigen bleven toegelaten en het hiervoor bestaande kredietstelsel kwam onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Die verhoogde de beëindigingspremie voor een vluggere sanering van de vloot, terwijl de provincie West-Vlaanderen bijzondere steunmaatregelen nam ten gunste van de kustvaartuigen.

Van haar kant slaagde de Rederscentrale erin om de plannen i.v.m. de hervorming van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet in belangrijke mate om te buigen. Aldus bleef het decreetontwerp van 24 juli 1991 nog vrij positieve punten inhouden, zo bijvoorbeeld het toekennen van het krediet aan de reder i.p.v. aan de scheepswerf. Dat met dit decreet de basis werd gelegd voor een volwaardig Vlaams steunbeleid inzake zeevisserij, zoals gemeenschapsminister De Batselier beweert, zal echter in de praktijk nog moeten bewezen worden.

Groter bemanningstekort

Een derde probleem kwam in 1991 bijzonder scherp op de voorgrond: dat van het bemanningstekort en de tanende belangstelling van de jongeren voor het vissersberoep. Zelfs zonen uit vissersfamilies keerden de zeevisserij de rug toe, terwijl het leerlingenaantal in de visserij scholen van de kust fel slonk.

Dit laatste had voor gevolg dat onderwijsminister Coens in 1991 rationalisatiemaatregelen moest treffen in het zeevisserijonderwijs.

Zo werden de beroepsafdelingen in de visserij scholen afgebouwd, strengere leerlingennormen opgelegd, en financiële besparingen verwezenlijkt. De vrije visserij school van Nieuwpoort werd opgedoekt en door veel protest van reders en onderwijsmensen kon vermeden worden dat andere scholen hetzelfde lot ondergingen. Indien van overheidswegen geen efficiënte middelen gevonden worden om het visserijonderwijs en het vissersberoep aantrekkelijker te maken, gaat onze zeevisserij beslist heel sombere tijden tegemoet.

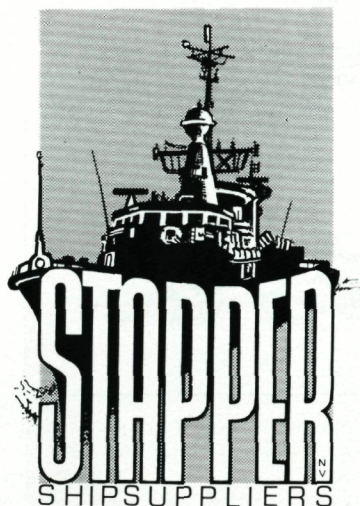
Toch waren er lichtpunten in 1991. Zo werd op 10 maart te Zeebrugge het Nautisch Centrum ingehuldigd en startte Oostende ook in het voorjaar met de renovatie van zijn

vismijn. In de Zeebrugse achterhaven kreeg de nieuwe vismijn een eerste gestalte, terwijl Nieuwpoort ook met gelijkaardig ontwerp voor de dag kwam en er een nieuw visverwerkend bedrijf opgericht werd.

Tenslotte werd te Oostende met veel luister de 20ste verjaardag gevierd van het wereldvermaard IZWO, het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek.

Kortom was 1991 gekenmerkt door een zekere stagnatie in de visserijactiviteiten te wijten aan voornoemde problemen die zich heel scherp gingen aftekenen. Er vielen dat jaar gelukkig geen slachtoffers op zee, maar dit neemt niet weg dat het vissersberoep een hard labeur blijft en voor die mensen moeten wij beslist veel respect en waardering opbrengen.

België 1991	Aanvoer in ton	Besomming in mln BF
Zeebrugge	16.553 t. (- 5,2%)	1.808 mln (+ 2,8%)
Oostende	10.421 t. (- 2,8%)	1.038 mln (- 2,3%)
Nieuwpoort	1.208 t. (- 23,1%)	132 mln (- 13,5%)
Totaal	28.182 t. (- 8,4%)	2.978 mln (+ 0,1%)



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72

KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek
Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden
zoals zij die zagen.

Comment, en 1940, un nombre de jeunes Belges
accomplissaient leur devoir, d'après ce qu'ils entendaient.



KORVET

Door Kapitein-ter-zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek



CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 45,- F - verzendingskosten 45,- F.)

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Le port d'Ostende au bord du gouffre

Par Henri ROGIE

Au cours de la «Nuit de la Communauté Portuaire d'Ostende» tenue fin 1991 au Casino Kursaal de la cité d'Enser, nous entendîmes un discours du président de cette association, monsieur A. Maenhout, sur l'avenir du port d'Ostende. Ce fut un véritable réquisitoire contre tous ceux qui nuisent aux intérêts du port et qui, de ce fait, le mènent au bord du gouffre.

En effet, quatre ans après la publication du plan de rénovation portuaire, rien de concret n'a encore été réalisé. Il est vrai que le port de la RTM connut quelques réalisations mineures, mais il ne s'agissait en fait que de travaux d'adaptation visant à pouvoir accueillir le jumboferry «Prins Filip».

La proposition de la Communauté portuaire concernant la construction d'un grand bassin commercial dans cet avant-port ne fut même pas prise en considération par les pouvoirs officiels.

Quant au port de commerce sous tutelle communale, point ne fut touché à ses quais délabrés, son écluse trop petite, et ses voies d'accès déplorables. Jusqu'en 1965, Ostende fut le deuxième port en importance du pays. Comment est-ce possible qu'il soit maintenant irrémédiablement dépassé, déclara le président Maenhout. Non seulement à cause du dynamisme et de l'esprit concurrentiel des ports voisins, mais surtout parce qu'Ostende était constamment absente lors de la distribution des cartes au cours des 40 dernières années.

Ostende nécessite une gestion portuaire efficace

La rénovation portuaire tant attendue n'a donc pas encore démarré et il en est de même pour la création d'une structure de gestion unique pour l'ensemble du complexe portuaire ostendais. Voilà 4 ans déjà qu'on ne finit pas d'en parler mais que rien de concret ne se réalise en ce domaine. La communauté portuaire, qui ne cessa d'insister sur la nécessité d'instaurer rapidement un organe de gestion efficace, fut même priée d'abandonner ses démarches.

La création d'une structure de gestion unifiée doit être confiée par la désignation d'un team de managers, déclara le président Maenhout. Ce team devra veiller à la programmation optimale des travaux d'infrastructure indispensables, et s'efforcer de gérer le port selon les principes du bon management. C'est ce qu'Ostende manque actuellement et l'absence d'une gestion efficiente a pour conséquence d'accumuler les problèmes.

Ces problèmes ont évidemment une répercussion néfaste sur l'évolution de certains trafics portuaires. Cette navrante constatation fut illustrée par le président Maenhout à l'aide de statistiques récentes. C'est ainsi qu'on constate que P & O a augmenté son trafic fret de 45% sur Zeebrugge-Douvres au cours des 7 dernières années. Par contre, la RTM perdit 38% sur le même port de Douvres pendant

la même période.

Et comment réagira la RTM lorsque P & O supprimera prochainement son trafic passagers sur Zeebrugge-Douvres alors qu'il est prouvé que le jumboferry «Prins Filip» ne répondra pas à ce qu'on attendait de lui?

Un paradoxe de plus: pendant cette même période, Sally/Schiaffino a réussi à augmenter son trafic fret de 35% sur Ostende-Ramsgate. Toujours dans le même contexte, on constate que Northsea Ferries parvient à activer chaque année son trafic passagers de 5 à 20% sur Middlesborough/Hull-Zeebrugge, et son trafic fret de 10 à 25%. Le résultat final de tout ceci est qu'Ostende voit la globalité de son trafic ro/ro stagner alors que Zeebrugge ne cesse d'activer celui-ci.

Un manque de diversification des trafics fatal pour Ostende

Le président Maenhout se garda bien de citer les responsables de cette situation navrante. Il se contenta de citer un problème de plus, celui du manque de diversification des trafics maritimes à Ostende. Les ports de Calais et de Dunkerque sont particulièrement concurrentiels vis-à-vis d'Ostende. Ils le deviendront encore bien plus lorsque l'E40/A18 sera achevé et que le tunnel sous la Manche deviendra opérationnel. Par manque de diversification, comment se profilera alors Ostende pour garder son trafic transmanche alors que son plan de rénovation n'est même pas encore entamé?

Un dernier problème que cita le président Maenhout est celui des liaisons terrestres, ferroviaires et fluviales du port d'Ostende. A cet égard, on peut se demander qui parmi les responsables de la gestion portuaire locale s'intéresse réellement aux grands courants de transports en Europe. Qui se préoccupe des passagers du nord et de l'est de l'Angleterre qui n'emprunteront pas le tunnel sous la Manche? Qui s'intéresse aux centres de fret de Bologna, Lyon et Mannheim? Un port n'est qu'un maillon dans les chaînes de transport, et qui n'en est pas convaincu ne peut gérer un port de façon efficace.

«A bon entendeur, salut», pensa ici secrètement le président Maenhout.

La «Nuit de la Communauté Portuaire d'Ostende» se termina par la remise du «Kijker van Kapitein Bestenbustel» - une copie de la lunette du célèbre corsaire ostendais du XVIII^e siècle - à trois personnes qui se sont particulièrement distinguées dans la promotion du port d'Ostende. Il s'agit du ministre communautaire flamand Johan Sauwens, du professeur de l'Université de Gand, Georges Allaert, et de Mr. Simon Taylor, manager Sally Ferries Ostende.

Dans un prochain article, nous retracerons brièvement les initiatives prises par la Communauté Portuaire d'Ostende en vue de remédier à la situation désastreuse dans laquelle se débat actuellement le port d'Ostende.

De kijker van Kapitein Bestenbustel

Door Henri ROGIE

Zoals wij het melden in vorige rubriek «*Le port d'Ostende au bord du gouffre*», werd op de «Nacht van de Oostendse Havengemeenschap» door voormelde vereniging een eerbewijs toegekend aan drie personen die zich bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt voor de ontplooiing van de Oostendse haven.

Ter herinnering aan de dappere en verdienstelijke Oostendse kaper en kapitein «BESTENBUSTEL» werd hen een koperen scheepskijker aangeboden. De plechtige uitreiking had plaats in aanwezigheid van talrijke prominenten uit 's lands maritieme middens.

Wie was Kapitein BESTENBUSTEL eigenlijk? Het roemrijk maritiem verleden van ons land en van Vlaanderen in het bijzonder is immers onder ons zó weinig gekend dat we die vraag wel mogen stellen. We blikken dan ook even terug naar dit verleden.

Beroemde Oostendse kapers

Tijdens de XVIIIe eeuw was de kaapvaart één van de grote bedrijvigheden van de Oostendenaars. In verschillende straatnamen en pleinen van deze oude kapersstad leven zij verder, zoals Jacob BESAGE, Filip VAN MAESTRICHT en Erasmus JACOBSEN. Deze mannen schreven immers een stuk roemrijke geschiedenis.

De kaper is geen zeerover of piraat. Hij vaart ten oorlog voor rekening van een vorst. Hij moet zelf zijn schip uitrusten en bewapenen, maar is onderworpen aan de reglementering van de Admiraliteitsdiensten. De toelating om ter kaperen te varen wordt hem verleend d.m.v. een kapersbrief, ook patente of commissiebrief geheten. De buit die de kaper op zee verovert is voor hem alleen. Dit eigenden zich ook de zeerovers toe, maar hun optreden stond volledig buiten de wet daar zij niet voor rekening van vorsten optraden.

Van Kaper tot Kapitein

De grote kapersspecialist bij uitstek is de heer WALTER DE BROCK, ere-voorzitter van de Koninklijke Marine Academie. Binnenkort verschijnt van zijn hand een boek met een reeks portretten van beroemde Oostendse en Nieuwpoortse kapers.

Deze portretten schetste hij op grond van boordjournalen, prijslijsten en lijsten van patenten ter kaapvaart die zich bevinden in het Algemeen Rijksarchief van Brussel, en de inventarissen van konvooidiensten in Brugge, Nieuwpoort en Gent.

We laten onze deskundige even aan het woord:

«Veel van onze roemrijke voorvaders startten hun carrière op zee als kaper om later kapitein te worden van een konvooschip. In vroeger eeuwen, toen geen staande vloot

beschikbaar was om in te staan voor de veiligheid op zee, zorgde de lokale of regionale overheid zelf voor de nodige oorlogsschepen ter bescherming van handel en visserij. Op de Vlaamse kust gebeurde dit door het oprichten door de Staten van Vlaanderen van een konvooidienst, uitgerust met ettelijke konvooiers, die konvoien van vissersschepen of van koopvaardischepen begeleiden. Een dergelijke konvooidienst werd opgericht omstreeks 1684. De «convoyers» of «geleydschepen» stonden onder het bevel van de Staten van Vlaanderen en kregen van hen een driedubbele dienst te vervullen, naargelang de noodwendigheden: konvooi, transporten (o.a. van troepen) en kruistochten (een soort patrouilleopdrachten in bedreigde zones op zee).»

Willem BESTENBUSTEL

Zo komen we stilaan tot de naam BESTENBUSTEL, naar wie de ereprijs genaamd wordt die op de «Nacht van de Oostendse Havengemeenschap» aan drie verdienstelijke personaliteiten plechtig overhandigd werd. Het is ook de bedoeling, ieder jaar, deze huldebetoon te brengen aan wie zich voor het promoten van de Oostendse haven heeft ingezet. De uitreiking van 1991 was dan ook de eerste in de reeks.

Tot de meest bekende Oostendse kapers en kapiteins uit de XVIIIe eeuw behoren ongetwijfel WILLEM en PAULUS BESTENBUSTEL, die vader en zoon zijn.

WILLEM BESTENBUSTEL werd geboren in 1645 en ging te kaap varen gedurende de Frans-Spaanse oorlog (1674-1678) met patente van de koning van Spanje. Walter Debrock geeft van hem volgende details:

«Hij moet genoten hebben van een goede reputatie ter zee, want reeds in mei 1684 wordt hij vermeld als kapitein van een konvooschip van de Staten van Vlaanderen, «Onze Lieve Vrouw van Gratie», een fregat waarmee hij op 5 mei in zee steekt. Hij zal geregeld konvooiëren, o.a. als voorbeeld brengt hij een konvooi sloepen van Zeeland naar Oostende in augustus 1684. De boordjournalen van talrijke Oostendse kapers vermelden stevast de aanwezigheid op zee van Willem Bestenbustel, gedurende de volgende Franse oorlog (1689-1697). Uit de route die hij gewoonlijk volgt, vaak in gezelschap van zijn zoon Paulus, blijkt duidelijk dat hij vooral de route tussen de Vlaamse kust en Engeland in het oog moet houden. Willem Bestenbustel zal opnieuw een rol spelen als konvooiër gedurende de maritieme oorlog van 1702-1706, toen Oostende langs de Spaans-Franse zijde stond en het diende op te nemen tegen de Engelse en Hollandse vijanden van dit ogenblik. De stoere scheepskapitein wordt op 6 oktober 1705 doodgeschoten in een zeegevecht.



Paulus BESTENBUSTEL

Beroemder dan zijn vader Willem was PAULUS BESTENBUSTEL. Ook hij werd geboren te Oostende op het einde van de XVIIde eeuw. We laten Walter Debrock verder vertellen: «Paulus Bestenbustel vangt zijn kapiteinscarrière aan als kaper, maar wordt weldra opgenomen in de konvooidiensten van de Staten van Vlaanderen. In 1691 en 1692 voert hij het bevel over een Snauw, «de Sunne» (De Zon), terwijl vader Willem met de «Sinte Katerina» vaart.

Als waardering voor zijn diensten krijgt Paulus het bevel over een fregat van de konvooidienst. «De Coninginne van Spanien», met 48 stukken geschut en 288 koppen bemanning. De lijst van veroveringen met dit fregat is indrukwekkend.»

Na het einde van de oorlog met Frankrijk in 1697, fungeert Paulus Bestenbustel opnieuw als kapitein van een konvooidienst in de Successie-oorlog die van 1702 tot 1703 onze gewesten teistert. Oostende begint de oorlog onder

Spaans-Frans bewind, maar valt na juli 1706 in handen van de Hollandse Engelse troepen. De boordjournalen vermelden dat Paulus Bestenbustel bestendig op zee is tussen 1702 en 1706. Dat Bestenbustel zich niet vergenoegt met kruisen en konvoieren blijkt uit de prijzen die hij verovert: hij kaapt tal van schepen op de vijandelijke Hollanders en Engelsen. In 1705 en 1706 wordt Bestenbustel ter beschikking gesteld van de Franse Marine om met een Frans eskader een Engelse vloot aan te vallen.

Op dit ogenblik voert Paulus het bevel over het fregat «d'Overwinnaeresse», voorzien van 40 stukken kanon. In 1706 zit hij in het eskader van de beroemde Forbin en is hij in het gezelschap van zijn collega, de Oostendse kapitein Eblet, die de «Arend», 10 stukken kanon, commandeert. Ze brengen eventueel gemaakte prijzen op naar Duinkerke.»

De Kijker van Kapitein Bestenbustel

Geen betere naam kon de Oostendse Havengemeenschap gekozen hebben voor haar eerbewijs, met name *een koperen scheepskijker* uit de «prijzenkast» van Kapitein Bestenbustel.

Die werd overhandigd aan gemeenschapsminister voor Verkeer en Openbare Werken Johan SAUWENS, aan RUG-professor George ALLAERT, en aan Mr. Simon TAYLOR, manager Sally Ferries Oostende.

In Hollywood reikt men Oscars uit. De Oostendse Persclub reikt «De Gouden Matille» uit. Nu ook heeft de Oostendse havengemeenschap haar eerbewijs «De Kijker van Kapitein Bestenbustel». Deze onderscheidingen zijn symbolen, toegekend aan mensen die daarom niet uitzonderlijk zijn, maar wel uitzonderlijke dingen doen. Daarom willen de BESTENBUSTELS een eerbetoon zijn aan wie bewezen heeft visie te hebben op de welvaart van de Oostendse haven en deze dan ook daadwerkelijk heeft kunnen verwezenlijken.



De scheepskijker van Kapitein Bestenbustel.

Voor meer strijdvaardigheid bij de Oostendse havengemeenschap

In onze vorige rubriek «*Le Port d'Ostende au bord du gouffre*» handelden wij over de tafelrede van de heer A. Maenhout, voorzitter van de Oostendse Havengemeenschap. Het was één aanklacht tegen het immobilisme van de overheid ten overstaan van de havenuitbouw in de Ensorstad. Hier volgt nu het overzicht van wat de Havengemeenschap de laatste drie jaar verwezenlijkte om hieraan te remediëren.

Discreet en constructief is de Havengemeenschap altijd geweest bij haar besprekingen met de overheid. Dialoog en wederzijds begrip waren primordiaal om te trachten tot een consensus te komen. Deze strategie werd gevoerd in alle werkgroepen waarin de Havengemeenschap vertegenwoordigd was en deze waren zeer talrijk.

Het doorbreken van het immobilisme inzake havenbeleid

Naar buitenuit was de Oostende Havengemeenschap echter meer expliciet. Zo was er het symposiummanifest van 9 december 1988 en het Prioritair Plan voor Beheer- en Infrastructuur van de Oostendse Haven van januari 1990. Nadien werd meer in stilte gewerkt. Eind 1990 werd bij de bevoegde instanties aangedrongen om in de voorhaven bijkomende ro/ro-bruggen te bouwen alsook een groot commercieel tijdok bestaande uit de oude kalfaterbank en een gedeelte van het zeewezen- en visserijdok.

Voor het spoedig realiseren van het renovatieplan drong de Havengemeenschap onlangs nog aan bij minister Sauwens opdat de Vlaamse Havencommissie eindelijk advies

zou uitbrengen over de verrichte kosten-batenanalyse en de economische impactstudie, die beiden positief zijn. Ook op het creëren van één enkele beleidsstructuur voor het hele havencomplex werd herhaaldelijk aangedrongen, alsook op het toevoegen van een managementteam bij het havenbeleid. Op al deze punten kreeg de Havengemeenschap tot nu toe echter geen voldoening en blijft het immobilisme van de huidige havenverantwoordelijken hoogtij vieren.

Meer kredieten voor de Oostendse havenuitbouw

Over kredieten gesproken. In augustus '91 zijn de 4 Vlaamse havenbesturen met een tienjarenplan voor infrastructuurinvesteringen uitgekomen waarvoor BEF 201 miljard nodig is. In dat bedrag zijn 7 miljard voor Oostende inbegrepen. Als men nu weet dat de Vlaamse Executieve jaarlijks amper 8 miljard voor havenwerken voorziet, dan zou dit 10-jarenplan reeds de investeringsmogelijkheden gedurende 25 jaar opsloppen. M.a.w. is slechts zo'n 80 miljard beschikbaar om tijdens de volgende 10 jaar aan een vraag van 201 miljard te voldoen. Dit kan hoegenaamd niet.

Daarom heeft de Vlaamse Havencommissie het pakket van 201 miljard gereduceerd tot wat bedrijfseconomisch strikt noodzakelijk en budgetair haalbaar is. Aldus werd een nieuw voorstel opgemaakt voor een bedrag van 80 miljard. De Oostendse Havengemeenschap heeft kunnen bekomen dat in deze 80 miljard de 7 miljard voor Oostende integraal behouden werd, wat toch als een succes mag beschouwd worden.

In dit verband vestigde de Oostendse Havengemeenschap de aandacht van de politici op een studie van de Nationale Bank, waaruit blijkt dat iedere 100 BEF haveninvesteringen door de Staat uitgevoerd, resulteert in een jaarlijkse opbrengst van BEF 116 voor diezelfde Staat. Het is dan ook onbegrijpelijk dat jaarlijks niet meer dan een schamele 8 miljard van overheidswege in onze havens geïnvesteerd wordt en dan nog een zeer miniem percentage hiervan voor Oostende.

Oostende als Vlaams Openbaar Havenbedrijf

Met betrekking tot haar voorstel van geünifieerd structuurbeleid voor het hele havencomplex slaagde de Oostendse Havengemeenschap er niet in haar ideeën omtrent de participatie van het privé-initiatief ingang te doen vinden bij de juridische commissie die met dit onderzoek belast was. Toch was zij verheugd dat minister Sauwens in september 1991 een voorstel tot decreet voor de organisatie

van *Vlaamse Openbare Havenbedrijven* voor advies overmaakte aan de Vlaamse Havencommissie.

Inderdaad, dit voorstel kan de Oostendse haven ten goede komen want het biedt aan de privaatrechterlijke sector de mogelijkheid deel uit te maken van de Raad van Bestuur van het havenbedrijf, en het bevestigt dat de openbare havenbedrijven onderworpen zijn aan de wetten op de handelsvennootschappen.

Het voorziet ook de oprichting van een Adviesraad, waar de vertegenwoordigers van de private havenbedrijven, zoals de Oostendse Havengemeenschap, moeten geraadpleegd worden omtrent alle belangrijke havenproblemen.

Specifiek voor Oostende blijft in dit voorstel tot decreet een gewichtig probleem onopgelost, nl. de inschakeling van de RMT-haven in het bestuur van dit nieuwe openbaar havenbedrijf van Oostende. De integratie van de RMT-haven wordt door de Oostendse Havengemeenschap als een absolute vereiste beschouwd om de vooropgestelde eenheidsstructuur in het havenbeleid efficiënt te laten fungeren. Daarvoor zal de Havengemeenschap verder blijven ijveren.

Voor meer durf en initiatieven naar buitenuit toe

Al drie jaar staat de Oostendse Havengemeenschap op de bres om haar visie op de havenrenovatie en de beheersstructuur ingang te doen vinden. Uit wat hierboven is samengevat blijkt dat de balans van haar initiatieven beslist omvangrijk is, maar dat de bepaalde resultaten niet in verhouding zijn. Competentie en dynamisme ontbreken haar immers niet, maar ze begaat wellicht de fout veel te discreet op te treden naar buitenuit toe.

«Niet teveel spreken, maar eerder handelen» luidt het Leidmotief van de Oostendse Havengemeenschap in haar optreden. Wie aldus handelt loopt het risico op ook «in alle stilte» geboycott te worden en dat is de Havengemeenschap ook meermaals overkomen.

Daarom ook is de tafelrede van voorzitter Maenhout op de recente uitreiking van de Bestenbustels als een bom ingeslagen in de Vlaamse maritieme kringen. Eindelijk hoorden zij een stem die openlijk opkwam voor de belangen van de Oostendse haven en het immobilisme van de overheid inzake havenrenovatie en -beleid scherp aan de kaak stelde.

Dergelijke taal komt de Oostendse haven beslist ten goede en wat meer durf en initiatieven naar buitenuit kunnen haar zeker geen kwaad berokkenen. Is dit trouwens niet de strategie van Gent, Zeebrugge en Antwerpen die hiermee reeds zoveel bereikt hebben?



NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje

Nieuw!

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- Fr. + 45,- Fr. portkosten



**ZEEMACHT ZELFKLEVER
AUTO-COLANTE
FORCE NAVALE**

Werkelijk formaat 8 × 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus
voor slechts 25,- fr. + 14 portkosten.

Format réel 8 × 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus
pour seulement 25,- fr. + 14,- fr.
frais de port

LES CANONNIERS DE LA MARINE MARCHANDE EN 1939-40

Paul Eygenraam

La presse des anciens combattants a annoncé avec une évidente satisfaction, la fin d'une injustice. Fin septembre, le «Moniteur Belge» publiait l'arrêté royal autorisant le cumul d'une rente de mobilisé avec une rente de guerre. Maigre et tardive consolation pour ceux qui, dès septembre 1939, furent sous les armes pendant au moins six mois.

Six mois avec une solde de quelques centimes par jour et dans beaucoup de cas, la sanction de l'absence: perte effective d'un emploi ou d'une clientèle, d'une promotion ou d'une nomination. Le désarroi né de la situation de mobilisé était donc bien réel.

La satisfaction relative des anciens troupiers correspond à l'amère déception des anciens marins de la marine marchande, dont le capitaine au long cours Renard, après le capitaine de frégate hre Deseck, défend les intérêts avec une vigilance mal récompensée.

Le gâteau budgétaire disponible, après le prolongement accordé aux travaux de la Commission Permanente, est aujourd'hui consommé. Il ne reste donc plus de manne à distribuer aux gens de mer. C'est en vain que les dirigeants responsables sonnent à la porte de Mme A. Helsmoortel-Pecher, la dévouée présidente de l'Institut National des invalides, anciens combattants et victimes de la guerre. Là où il n'y a rien, le roi perd ses droits. L'Institut est un organe d'exécution. La décision appartient au pouvoir législatif auquel le gouvernement peut soumettre un projet de loi, et les parlementaires une proposition.

De la parole aux actes...

Lors des discours prononcés aux journées des gens de mer à Ostende et à Anvers, l'étendue et la nature des sacrifices consentis par des marins sont régulièrement évoqués. Emouvantes et suggestives, ces évocations n'ont point à ce jour réussi à ébranler la forteresse du pouvoir. C'est là une indéniable injustice. En démocratie comme en autocratie: «Suivant que vous serez puissant ou misérable, les jugements de cour vous feront blanc ou noir» (Fable de la Fontaine) Le poids électoral des gens de mer étant éparé, est minime. Leur cause trouve peu de mandataires sou-

cieux de défendre leurs revendications. Grâce à la documentation réunie par R. Machielsens dans son excellent ouvrage «La marine marchande belge dans la seconde guerre mondiale», il nous est possible de rappeler aujourd'hui le rôle des DEMS.

Les DEMS? Des asexués, mi marin mi canonnier. Un exemple typique des épreuves endurées et des risques encourus par des gens de mer au cours des années de malheur.

De quoi s'agit-il?

DEMS = Defensively equipped merchant ships». Le nom des navires modestement armés fut donné à ceux qui en desservaient la maigre artillerie défensive. Encore fallait-il trouver des servants capables d'utiliser efficacement la grande variété de pièces mises en usage, surtout au début des hostilités. Il y eut plus d'homogénéité dans la suite. Les «gunners» mitrailleurs ou canonniers, étaient d'abord formés à la hâte et ensuite avec plus d'application à la lumière de l'expérience acquise. En 1940/41 les mitrailleuses de la première guerre mondiale constituaient l'essentiel de l'armement. Eu égard à leur portée limitée, il n'y avait pas là de quoi intimider le moins du monde les U boten de la Kriegsmarine et les bombardiers de la Luftwaffe. Doenitz et Goering et leurs équipages pouvaient poursuivre impunément leur redoutable chasse aux marins et Navires alliés.

Les efforts d'abord éparés, de groupements tels que la «Garde navale anti-aérienne» et les «Canonnières de la marine marchande» furent coordonnés. En avril 1941 un authentique amiral, Sir Frederick Dreyer fut nommé «Inspecteur de l'artillerie de la marine marchande». Tâche difficile eu égard à la grande variété de matériels employés et à la formation diverse des utilisateurs du modeste armement. R. Machielsens rappelle qu'à raison d'un «gunner» par bateau de pêche ou remorqueur; de 6 à 12 par cargo et de 40 à 60 par transporteur de troupes, les besoins de la «marchande» ne cessèrent de croître. Pas moins de 150.000 hommes furent instruits comme «Merchant Navy gunner».

Point l'appât du gain

Ce n'est certes pas l'appât du gain qui entraîna des volontaires à desservir les canons ou les mitrailleuses. Beaucoup de bâtiments de mer de l'époque n'étaient que des cercueils flottants exposés avec de pauvres défenses aux attaques ennemies. Bénéficiant d'un supplément de solde de 6 pence par jour le «gunner» avait tout au plus de quoi se payer une pinte de «fluitjes bier» (bière ultra légère). Le recrutement des DEMS, hétérogène et laborieux, comportait même quelques soldats de la défense nationale. Ceux qui avaient le statut de «militaire» se trouvèrent les moins dépourvus à l'heure où beaucoup plus tard, la modeste manne officielle vint récompenser les anciens combattants.

Ce qui suscite l'indignation des dirigeants de la «Fraternelle des marins belges de la Marine marchande des guerres 14/18 et 40/45» c'est que seuls les gens de mer d'origine militaire, furent nantis d'avantages refusés à d'autres. Ces mêmes devoirs furent accomplis face aux mêmes dangers, mais ne donnèrent pas lieu aux mêmes droits.

L'éternel argument des marins salariés et des militaires soldés (ne touchant que quelques centimes par jour) n'est pas convaincant. A l'heure où la prime de danger est à la mode partout où pointe le moindre péril, il est équitable de faire oeuvre de justice en traitant les hommes d'autrefois au même titre que ceux d'aujourd'hui, lorsqu'ils mettent leur vie en jeu pour servir l'intérêt général.



MEDEDELING

Eurosail Antwerpen 1993

Dankzij een initiatief van burgemeester H.B. Cools en havenschepen J. Devroe zal n.a.v. «Antwerpen '93, culturele hoofdstad van Europa», de Scheldestad van 14 tot en met 17 augustus 1993 het bezoek ontvangen van een kleurrijke vloot van zeilschepen en jachten.

Dit topevenement - dat heel toepasselijk de naam Eurosail Antwerpen 1993 draait - sluit aan op de Cutty Sark Tall Ships' Race, de wedstrijd van grote zeilschepen, georganiseerd door de Sail Training Association.

Deze zeilwedstrijd greep voor het eerst plaats in 1956. Het voormalig Belgische opleidingsschip «Mercator» nam er aan deel. Het zou nadien ook deelnemen aan de twee volgende races.

De «Cutty Sark Tall Ships' Race» 1993 start in Newcastle op 14 juli, loopt over Bergen en Larvik in Noorwegen en eindigt te Esbjerg in Denemarken.

Hierop vertrekken de zeilschepen in cruise-in-company (in groep) voor het bezoek aan Antwerpen.

De grote zeilschepen worden afgemeerd op de rede terwijl kleinere eenheden worden ondergebracht in het Bonaparte- of Willemdok.

Internationale verbroedering

Tijdens het verblijf van de schepen zijn animatie en festiviteiten voorzien.

Het programma staat in het teken van de internationale verbroedering tussen de jeugd van de opvarenden uit de vele landen. Het vertoont dus een duidelijke binding met het centrale thema van «Antwerpen '93, culturele hoofdstad van Europa», dat eveneens ruim aandacht besteedt aan de jongeren.

Het zeer gevarieerd programma van Antwerpen '93, de plaats van het gebeuren in het hartje van de stad en de gunstige toeristische periode (Antwerpse kermisweek) zijn factoren die de belangstelling van vele honderdduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland gunstig zullen beïnvloeden.

Op Eurosail Antwerpen 1993 worden circa 2 miljoen bezoekers verwacht. Dit cijfer werd bij recente bezoeken van zeilschepen bereikt of overschreden in Londen, Hamburg, Bordeaux en Amsterdam.

Vooraf bij aankomst van de zeilschepen op 14 augustus en tijdens de vlootparade bij het vertrek op 17 augustus (onder leiding van de «Mercator»), wordt op een grote publieke belangstelling gerekend. Vanzelfsprekend zullen de zeilschepen ook kunnen bezocht worden. Op de vooravond van het vertrek wordt een reuzenvuurwerk op de Schelde afgestoken.

Voor de planning en realisatie van Eurosail Antwerpen 1993 werd een aparte vereniging opgericht, die onder de Hoge Bescherming staat van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België.

In de schoot van de vereniging werden werkomités opgericht die bevoegd zijn voor de logistiek, de nautische aspecten, de veiligheid, het onthaal, de promotie en de animatie.

De werkzaamheden worden gecoördineerd en gestimuleerd door Cdt. A. Westerlinck, Algemeen Coördinator en A. De Vos, Secretaris-Generaal van Eurosail Antwerpen 1993.

Het secretariaat van Eurosail is gevestigd Brouwersvliet 6, 2000 Antwerpen, telefoon: 03/233.16.37, fax: 03/226.13.47.

De Familie Dommershuizen Alias Dommersen

Door Norbert HOSTYN, Lic. Kunstgeschiedenis, conservator Sted. Musea Oostende

Eén van de grote vraagtekens die tot voor zo'n 17 jaar voor kopbrekens zorgde in het wereldje van specialisten én verzamelaars van de 19de eeuwse marineschilderkunst was het probleem DOMMERSHUIZEN/DOMMERSEN: men kende wel degelijk werken - gelijkende werken - getekend met beide namen en er waren bovendien duidelijke concentraties in Nederland en in Engeland.

In naslagwerken, veilingscatalogi, enz. vond men tegenstrijdige gegevens en nog een foutieve spellingsvariante, nl. DOMMERSON. Stof genoeg voor verwarring dus.

Een toeval bracht nakomelingen van de kunstenaar in contact met de Britse galerijhouder Denis BROOK-HART van «The Old Customs House te Lymington. In zijn publicatie «British 19th Century Marine Painting» uit 1974 lichtte hij de sluier. Ondertussen verrichtte ook de Nederlandse galerijhouder-lexicograaf Pieter SCHEEN uit Den Haag enig zoekwerk voor zijn gezaghebbend naslagwerk over 19de eeuwse Nederlandse kunstenaars.

En opeens was er niet één, maar een hele dynastie «DOMMERSHUIZEN»...

Jan DOMMERSHAUSEN was de stamvader van de familie kunstschilders met die naam.

Hij werd geboren te Koblenz ca. 1761.

Hij vestigde zich te Utrecht en werd er op 2 november 1789. Burger van de stad.

Een nakomelinge, Cornelia DOMMERSHAUSEN was de moeder van Pieter-Cornelis en Cornelis-Christian DOMMERSHUIZEN. Ze overleed te Amsterdam in 1861.

Op de overlijdensakte signeert Pieter-Cornelis reeds met zijn vernederlandste naam «DOMMERSHUIZEN».

Pieter-Cornelis DOMMERSHUIZEN

* Utrecht, 6 december 1834

+ Wellicht ca. 1908, ergens in Engeland.

Over zijn opleiding is voorlopig niets geweten.

P.C. DOMMERSHUIZEN specialiseerde zich in het stadsgezicht (pittoreske Hollandse straatjes) en in de marine (zee- en rivierafzichten: havengezichten, schipbreuken, stranden...). Zijn motievenkeuze weerspiegelt de vele reizen die hij doorheen heel Europa ondernam, vaak in gezelschap van zijn zoon William.

P.C. DOMMERSHUIZEN nam conform de geplogenheden van zijn tijd deel aan heel wat kunstsalons, vooral tussen 1853 en 1882.

We vermelden deze van de Royal Academy te Londen, deze van het British Institution en deze in de Suffolk Street Galleries, ook beide te Londen.

Ook exposeerde hij in de Salons van Den Haag, Amsterdam, Rotterdam en Brussel.

Enkele werken zijn ons mét naam (en jaartal) gekend:

ca. 1865: «Ruige zee voor het eiland Walcheren»

1869: Kasteel bij een rivier

1881: Stormweer op de Hollandse kust (Salon 1881, Brussel)

1888: De haven van Antwerpen

18???: Gezicht op Dordrecht

1889: Gezicht op Vlaardingen

1891: Gezicht op Koblenz

1894: Gezicht op Mechelen

1901: Het eiland Tholen

1902: Amsterdamse grachten

Pieter-Cornelis woonde reeds in 1850 te Amsterdam.

In 1861 reeds, het jaar waarin zijn moeder overleed, trok hij naar Engeland, samen met zijn broers.

Dit althans volgens SCHEEN. BROOK-HART plaatst dit enkele decennia later.

In alle geval woonde hij van ca. 1877 tot 1883 te Brussel.

Pieter-Cornelis signeerde op 5 wijzen:

P.C. DOMMERSHUIZEN, P.C. DOMMELSHUIZEN, P.C. DOMMERSHUYZEN, P.C. DOMMERSEN en P.C. DOMMERSON. Beide laatste versies zijn verengelse versies van zijn naam, wellicht om commerciële redenen gebruikt.

Cornelis-Christiaan DOMMERSHUIZEN

Utrecht, 11.11.1842 - Den Haag, 23.05.1928

Broer van Pieter-Cornelis.

Over zijn opleiding is niets gekend. SCHEEN beweert dat hij autodidact was, wat - gezien de kwaliteit van zijn werk - bijna niet mogelijk is.

Hij schilderde marines en stadsgezichten met naast Hollandse ook Belgische, Franse, Britse en Amerikaanse motieven.

Cornelis-Christiaan DOMMERSHUIZEN nam net als zijn broer deel aan de salons van zijn tijd: Amsterdam van 1860 tot 1892;

Den Haag in 1879, 1890 en 1893; Rotterdam in 1876, 1879 en 1891.

Hij verbleef een tijdlang in België: In 1881 woonde hij in de Zennelaan, 87 te Brussel.

Enkele titels van gekende werken: «Boten op de Scheldemonding» (1881), «Ijmuiden - Kanaal naar Amsterdam» (Salon 1881, Brussel), «Haven van Londen» (1899) en «Monnikendam» (1900).



Pieter-Cornelis DOMMERSEN
KNOKKE, CHRISTO FINE PAINTINGS (1987)

VISSERSSLOEPEN VOOR WALCHEREN
olie op paneel; 40 x 50 cm; 1871



Christian DOMMERSHUIZEN

SCHEPEN OP DE REDE

OOSTENDE, Privéverzameling

Cornelis-Christiaan is uitzonderlijk sterk vertegenwoordigd in Nederlandse musea:

— AMSTERDAMS HISTORISCH MUSEUM: «Ijmuiden gezien vanop het einde van de noorderpier»

— AMSTERDAMS SCHEEPVAARTMUSEUM: «Vlootparade op het Hollands Diep n.a.v. de Kroningsfeesten op 15.12.1898», «De bark 'Nicot' voor anker», «De bark 'Nicot' onder zeil».

— DEN HAAG, NEDERLANDS POSTMUSEUM: «Het stoomschip 'Prins Hendrik' op de rede van Vlissingen», «Het stoomschip 'Nederland' in woelige zee voor de kust».

— DE HELDER, HELDERS MARINEMUSEUM: «Vlootparade anno 1898», «Aankomst van de hoogzeenvloot op de rede van Texel», «De vloot in 1903», «De 'Evertsen' en de 'Piet Heyn'», «Regatta te Texel».

— Middelburg: Het Stadhuis te Middelburg

— ROTTERDAM, MARITIEM MUSEUM PRINS HENDRIK: «Het S.S. 'Amsterdam'»

— UTRECHT, CENTRAAL MUSEUM: Marine

William-Raymond DOMMERSEN

Utrecht, ca. 1855 - ?, Engeland, 1927

Zoon van Pieter-cornelis DOMMERSHUIZEN

Woonde in Tunbridge Wells.

Ook hij schilderde heel wat marines: havengezichten, strandscènes met vissers, schepen op volle zee...

Verder heel wat gezichten op de Thames en haar oevers, op Windsor Castle en op Tunbridge Wells.

Enkele titels:

- de Amstel
- Straat te Quimper
- Amersfoort
- Bloemenmarkt te Nice
- Lago d'Orta
- Marktplaats te Tours
- Caen

Het Museum Broederpoort te Kampen bewaart een «Gezicht op Kampen» van W.R. DOMMERSEN.

Louis DOMMERSEN

Schilderde marines en riviergezichten in de trant van William DOMMERSEN.

Werk van een 20ste eeuwse kunstenaar die deze naam als pseudoniem koos en geen uitstaans heeft met de familie DOMMERSHUIZEN/DOMMERSEN.



GOEKINT
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 50 89 60
Fax (059) 50 89 63



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.

CENDRIER

Cendrier en verre avec l'emblème de la Force navale.

Prix: 100,- FB

De par leur grande fragilité ils ne son pas envoyés!

Vous pouvez vous les procurer au service NEPTUNUS.

BRIQUET

Imitation de briquet «ZIPPO»

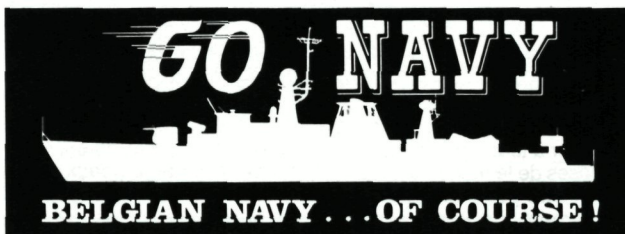
Prix: 250,- FB

Frais d'envoi: 35,- FB

ZELFKLEVER

25 F

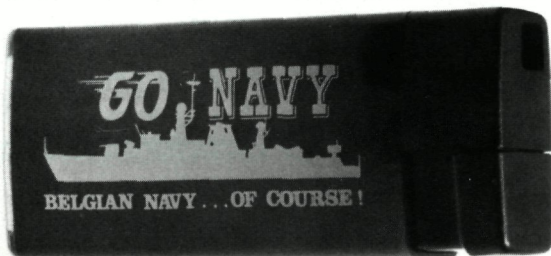
Portkosten 14 F



AUTO-COLLANT

25 F

Frais de port 14 F



AANSTEKER BRIQUET

60,- FB

+ 35,- FB verzendingskosten

+ 35,- FB frais d'envoi

Un livre, des hommes...

«La Marine Marchande Belge dans la 2^{ème} Guerre Mondiale»

Saint Bernard du Spuikom

«La Marine Marchande belge a subi de lourdes pertes au cours de la deuxième guerre mondiale; 837 marins ont perdu la vie (34,4% de l'effectif), 78 navires furent coulés, soit 64% de la marine marchande. Les pertes humaines furent probablement bien plus élevées que celles des autres forces combattantes belges; qu'elles appartiennent aux forces terrestres, à l'aviation ou à la marine de guerre. (...)

Cependant jusqu'à ce jour, aucune étude complète relative à notre marine marchande pendant la seconde guerre mondiale n'a paru.»

R. Machiels, l'auteur de ces propos, vient de combler cette lacune de façon magistrale en écrivant un livre remarquable de 500 pages intitulé «LA MARINE MARCHANDE BELGE DANS LA 2^{ème} GUERRE MONDIALE».

D'une plume sensible et autorisée - il fut lui-même marin pendant la guerre - acerbe parfois, mais toujours objective, il y retrace l'extraordinaire épopée de ces marins belges engagés dans la tourmente de 1940 à 1945. Il nous livre un récit poignant de leur courage, de leur abnégation, de leur endurance dans l'accomplissement de leur devoir. De la mort lente ou brutale de leurs compagnons d'infortune aussi!

Cette étude approfondie décrit tour à tour l'incurie de nos politiciens peu soucieux des choses de la mer et leur incapacité à organiser militairement notre pays; la coterie de Belges de tous bords confortablement réfugiés à Londres dès 1940; l'organisation des convois, les conditions de vie

et de lutte inhumaines des hommes embarqués sur de vieux cargos poussifs, etc.

Et, en dernière partie, dans la sécheresse de fiches techniques, sont juxtaposés plus de 50 scénarii d'horreur, faits de cruels torpillages, de naufrages dans les eaux glacées de l'Atlantique Nord, de misère, de peur, d'actes héroïques et de sauvetages... par fois!

Ce n'est certes pas un roman que l'on lit pour se distraire, car c'est l'histoire vraie non de soldats mais de marins qui souffrirent jusqu'au dépassement de soi pour l'idéal patriotique.

Ce livre devait être écrit pour que subsiste une trace des actes de bravoure de ces hommes, pour que malgré la modestie légendaire des gens de mer, cette corporation taciturne dispose (enfin) d'un témoignage digne de ce nom.

C'est aussi un monument à la mesure de ses acteurs qui constitue une référence historique essentielle pour tous ceux qui nourrissent un intérêt pour notre marine. Et un 'must' pour l'esprit avide de mieux comprendre le contexte de cette tragique épopée.

Traduit du néerlandais par H. Mativa, «LA MARINE MARCHANDE BELGE DANS LA 2^{ème} GUERRE MONDIALE» est un livre de 500 pages, illustré de 64 photos, de cartes, diagrammes et tableaux divers.

Il est édité par la Fraternelle des Marins Belges de la Marine Marchande des guerres 14-18 et 40-45, Italiëlei 72 - 2000 Antwerpen.



TENACITY: DE GESCHIEDENIS VAN DE 15de WING

Dit boek van 180 bladzijden, rijk geïllustreerd met 75 zwart/wit en 123 kleurenfoto's beschrijft de geschiedenis van de 15de Wing vanaf zijn oorsprong op 01 februari 1948 tot aan de jongste gebeurtenissen in Zaïre. Ruime aandacht wordt besteed aan de talrijke militaire en humanitaire operaties en de samenwerking met het Regiment Para-

Commando.

Het werk zal verschijnen rond 01 februari 1992 en te koop aangeboden worden aan 500 Fr. door overschrijving op rekening 000-0567935-97 van de Kas Bijzondere Diensten 15 W LuTpt te 1820 MELSBOEK met vermelding «Geschiedenis 15de Wing».



NIEUW!!!
ZM pop Troll (12 cm)
 Prijs: 250,- fr
 Portkosten: 35,- fr

NOUVEAU!!!
Poupée FN «Troll» (12 cm)
 Prix: 250,- FB
 Frais d'envoi: 35,- FB



Een uniek historisch document over de Golfoorlog is er!
 Dit naslagwerk vertelt over het wel en wee van de bemanning, de toestanden ter plaatse en over de gevolgen van de crisis op wereldvlak, zonder het familiale aspect uit het oog te verliezen.

Verlucht met vele foto's en een vleugje humor is dit 75 bladzijden tellende boek, in tweekleurendruk, niet weg te denken uit de bibliotheek van iedereen die interesse vertoont voor onze marine of de Golfoorlog.

Een **nederlandstalige** of **franstalige** versie is af te halen mits betaling van **100,- fr** bij:

ZS1/IRP - NEPTUNUS
 3e en 23e Linierregimentsplein 1
 8400 Oostende
 Tel. 059/80.66.66.

Un document historique unique attend votre lecture!
 Cet ouvrage relate les aventures et mésaventures des équipages, la situation sur place et les conséquences de la crise sur le plan mondial, sans oublier l'aspect familial.

Illustré par des nombreuses photos et imprégné d'une bonne dose d'humour, ce livre de 75 pages, en édition bicolore, ne peut manquer à la bibliothèque de quiconque s'intéresse à notre marine ou à la guerre du Golfe.

Vous pouvez vous le procurer en version **néerlandaise** ou **française**, contre paiement de **100,- fr** au service.

ZS1/IRP - NEPTUNUS
 3e en 23e Linierregimentsplein 1
 8400 Oostende
 Tel. 059/80.66.66

Het zeilcentrum van de Zeemacht

Mat./Mil. Y. Van Damme - Mat./Mil. P. Bontinck

Dinsdagmorgen, 28 januari 1992. Het is ijsig koud buiten.

We begeven ons naar het Zeilcentrum van de Zeemacht, waar we een afspraak hebben met 1MC Snoeck, de beheerder van het centrum. In de schaduw van de eeuwig stof en rook uitstotende Cokesfabriek te Zeebrugge ligt een kleine verzameling van gebouwtjes, beter bekend als de 'oude marinebasis van Zeebrugge', waar thans het Zeilcentrum is gevestigd. We parkeren onze wagen en gaan naar het kantoor van de beheerder. Daar worden we vriendelijk ontvangen en wordt ons meteen een kop dampende koffie aangeboden. Die nemen we gretig aan. De verantwoordelijke begint met overgave te vertellen over «zijn» centrum. Wat hij ons vertelt ligt hem duidelijk nauw aan het hart.

I. Geschiedenis.

In 1967 werd door Vice-Admiraal De Wilde, die toen de graad van Luitenant-ter-zee had, de «010» - Sectie Officieren van de Zeemacht opgericht te Sint-Kruis (Brugge). Deze sectie stond in voor de maritieme vorming van de kandidaat-officieren van de Zeemacht aan de Militaire School. In het opleidingsprogramma waren verschillende uren voorbehouden aan praktische maritieme opleiding. Als onderdeel van deze praktische opleiding werd er ondermeer elke woensdagnamiddag geroeid en gezeild door de leerling-officieren te Antwerpen.

Hierbij werd gebruik gemaakt van walvissloepen, caravelles, 420's en B2's. Jaarlijks werden ook 9 à 10 inschepingen voorzien, waarbij gedurende een heel weekend werd gevaren.



Tevens dienden de leerling-officieren deel te nemen aan een kruisvaart van één maand in juli. De sloepen werden tevens gebruikt bij de organisatie van de 'Stroombank', de interkorpsen zeil- en roeiwedstrijd van de Zeemacht, die in 1969 voor de eerste maal werd ingericht.

Als plaats voor deze zeilwedstrijd (toen nog enkel met de caravelle) werd de haven van Brugge gekozen. Met de integratie van de «010» - Sectie Officieren in de Nautische School werden de zeilboten mee naar Nieuwpoort verhuisd. Hier werd de basis gelegd voor het Zeilcentrum, zoals het in de huidige vorm gekend is. Door het samenvoegen van de boten van de «010» met deze van de Nautische School ontstond een kleine vloot, die ruimere mogelijkheden bood dan voorheen. Er werden cursussen georganiseerd waaraan leden van alle strijdmachten konden deelnemen. Het was zelfs mogelijk om er het brevet van 'hulpmonitor' te behalen.



De 'Stroombank' werd in deze periode op zee 'uitgevochten'. Toen de «010» - Sectie Officieren in 1978 opnieuw werd overgeplaatst naar Brugge, omdat de marinebasis te Nieuwpoort werd gesloten, verhuisde het Zeilcentrum naar de oude marinebasis te Zeebrugge. Het Zeilcentrum werd onverbrekkelijk verbonden met de organisatie van deze zeil- en roeiwedstrijd.

De maritieme opleiding werd ondertussen herzien. Het geven van deze opleiding blijft echter nog steeds nummer één naast de publieke relatie en sportbeoefening. Het centrum begon hierop een zelfstandig leven te leiden, los van de «010» - Sectie Officieren.

II. De boten

De eerste zeilboten die door het Zeilcentrum werden gebruikt, waren walvissloepen en dinghy's. Deze sloepen waren afkomstig van de Algerines (escortevaartuigen-mijnenvegers) en de walvissloepen werden al roeiend ingezet bij het uitvoeren van controles en het verlenen van bijstand aan de vissersschepen die op IJsland voeren. De netten werden hierbij gecontroleerd op de grootte van de mazen. Van opgelegde visquota's was er toen immers nog geen sprake. Tevens werden de veiligheid en de hygiëne aan boord geïnspecteerd. Het gebeurde meer dan eens dat bij een dergelijke controle een medicijnenkastje werd aangetroffen dat volledig dichtgeroest was. Vaak diende men medische bijstand te verlenen aan boord van de IJslandvaarders. Omdat de vissers wekenlang van huis waren werden ze bij deze gelegenheden tevens bevoorrad met vers voedsel.

Met veel plezier weidt onze gesprekspartner uit over de tijd dat hij aan deze reizen deelnam. Het leven aan boord was toen heel wat minder comfortabel dan tegenwoordig. In die periode werd er aan boord nog in hangmatten geslapen. Na het wakken werden de matten op zo'n wijze op-



geplooid dat er slechts een kleine, stevige rol overbleef (stevig geknoopt - 7 slagen met marlesteken). Deze opgerolde hangmatten konden worden gebruikt voor het tijdelijk dichten van lekken, wanneer een klein gat in de boeg was geslagen of als reddingsboei (een goed opgerolde en geknoopte hangmat bleef ongeveer 8 uur drijven).

In de ruimte waar geslapen werd, werd ook gegeten. Zo kende men er de zogenaamde 'bakboord-' en 'stuurboord-confituur', naargelang het rode of groene confituur betrof. De walvissloop, want daar hadden wij het eigenlijk over, werd door de bemanning ook gebruikt voor ontspanning. Met deze enkelslagboten werd gezeild en geroeid (een enkelslagboot is een boot waarbij men, om te roeien, verscherfd achter elkaar zit in tegenstelling tot de dubbelslagboot, waarbij men per twee zit (twee man per doft). De dinghy was het ontspanningsbootje van de officieren. Later werden deze sloepen gebruikt bij de maritieme opleiding. Vooral de walvissloop, die met 6 personen kon worden bemand, werd verkozen boven de kleinere dinghy. Er werden B2's (een Nederlandse boot - barkassen), 420's (zeilboten met een lengte van 4m.20) en iets loggere caravelles (ideaal voor initiële zeilopleiding) aangekocht voor het geven van maritieme opleiding. Tot voor twee jaar leerden de dekmatrozen tijdens hun opleiding nog zeilen en roeien met B2's en walvissloepen. Eind jaren '70 waren de meeste houten sloepen echter al van de hand gedaan en vervangen door polyester sloepen. Tot op heden bleef het Zeilcentrum echter nog eigenaar van enkele authentieke houten exemplaren. Gelet op de hoge kostprijs voor restauratie en onderhoud van deze houten sloepen kon het centrum niet langer zelf instaan voor het verder behoud van deze pareltjes uit de Belgische maritieme geschiedenis. Daarom werd besloten om deze boten uit te lenen aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, waar ze zullen gerestaureerd en tentoongesteld worden.

III. Activiteiten van het Zeilcentrum

Eigenlijk is het Zeilcentrum niet zo bekend bij de meeste leden van de Zeemacht. Toch biedt het centrum een ruim gamma van mogelijkheden, waarvan de voornaamste hier worden belicht.

1. Zeilcursussen.

Jaarlijks organiseert het Zeilcentrum verschillende zeilcursussen die ingedeeld worden in 3 niveaus, nl. initiatiecursussen, vervolmakingscursussen en cursussen tot het halen van het brevet van hulpmonitor.

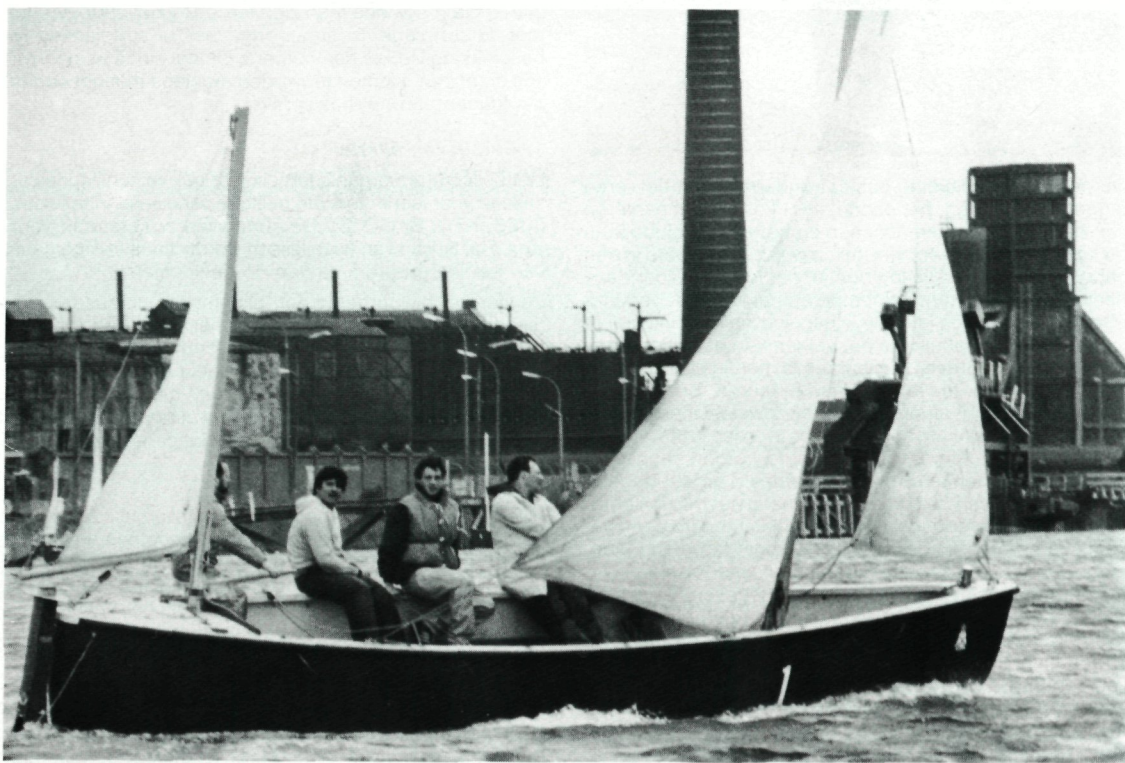
Het Zeilcentrum is aangesloten bij de L.B.W.B. (Landelijk Bond van Watersportverenigingen in België). Bij de opleiding wordt het programma van BLOSO en L.B.W.B. stipt gevolgd.

Regelmatig mag 1MC Snoeck felicitaties ontvangen van de L.B.W.B. omtrent de degelijkheid van de gegeven cursussen. Met enige fierheid legt de beheerder ons de slaagpercentages voor, die inderdaad zeer hoog liggen voor leerlingen van het Zeilcentrum in vergelijking met het slaagcijfer van leerlingen uit burger-opleidingscentra. Men kan dus gerust stellen: 'Slagen in het Zeilcentrum is slagen voor een burgercommissie'.

De cursussen worden in beide landstalen gegeven. Hierbij dient te worden opgemerkt dat, zoals reeds hoger aangemerkt, de cursus volgens het programma van BLOSO wordt gegeven.

Met ADEPS, de franstalige tegenhanger van BLOSO, wordt onderhandeld met het oog op het samenstellen van een éénvormig programma voor beide landsdelen en het erkennen van de brevetten.

Vroeger werden de cursussen georganiseerd in de achterhaven van Zeebrugge. Gelet echter op de zeer ongezonde omgeving, de Cokesfabriek blaast immers elke dag een grote hoeveelheid roet en ongezonde gassen in de



lucht, werd door 1MC Snoeck ernaar gestreefd om de praktische lessen op een andere plaats doorgang te laten vinden. Dit jaar zal de zeilopleiding voor de derde maal op de Spuikom te Oostende worden gegeven. 1MC Snoeck wordt bij het geven van de lessen bijgestaan door twee beroepsmilitairen, namelijk door KMT De Coe en 1MT Arlette Reynaert die sinds 1979 werkzaam is bij het Zeilcentrum. Deze damar staat tevens in voor de administratie en de bevoorrading.

De cursussen kunnen gevolgd worden door alle leden van de Zeemacht maar, bij een eventueel te hoog aantal inschrijvingen, wordt voorrang verleend aan dienstplichtigen.

De initiatiecursussen worden ingericht voor personen die hun eerste stappen in de zeilsport zetten. De hoofddoeling van deze initiatiecursus is dat men na het volgen van deze lessen verantwoord en veilig kan zeilen. Daartoe worden de cursisten de basisterminologie, - reglementen en - technieken aangeleerd. Er wordt werkelijk van nul begonnen, zodat enige voorkennis niet noodzakelijk is. De theoretische lessen behelzen ondermeer de kennis van elementaire reglementen, het zich eigen maken van de specifieke terminologie, zoals 'voor de wind zeilen', 'in de wind opdraaien', 'over stag gaan',... (hierop gaat de beheerder een discussie aan met één van de auteurs van dit artikel, die wel enige praktische zeilkennis heeft, maar van de theorie duidelijk geen kaas heeft gegeten. Meteen blijkt ook dat onze gesprekspartner een strenge leermeester is).



De praktische opleiding bestaat ondermeer uit het leren leggen van knopen, het paddelen,... kortom het aanleren van de basis van zeemanschap en natuurlijk ook bepaalde basiszeiltechnieken. Het zeilen wordt aangeleerd in een caravelle, een tamelijk log bootje, dat ideaal is voor deze basiscursussen. Het deelnemersaantal wordt beperkt tot 25 personen om een intensieve begeleiding in kleine groepjes mogelijk te maken. Na het volgen van deze tiendaagse, zeer doorgedreven, zeilcursus is men in staat om veilig te vertrekken, te varen en aan te meren. Er dient een examen te worden afgelegd, waarbij zowel de theoretische kennis als de praktische prestaties worden geëvalueerd door de onderrichters. Hierbij dient te worden aangestipt dat geen geschenken worden uitgedeeld en dat degene die het volgen van de cursus niet ernstig neemt zich beter van deelname onthoudt. Het centrum is immers geen vakantiekamp om aan de werkelijke dienst te ontsnappen, maar een goede, degelijke leerschool waar op korte termijn een intensieve opleiding wordt gegeven. Slaagt men voor het examen, dan ontvangt men een militair zeilbrevet. Tevens kan men het algemeen erkend internationaal logboekje van ISSA bekomen tegen betaling van een kleine vergoeding. Met dit burgerlijk erkend brevet kan men zich verder vervolmaken in het burgerleven, met het militair brevet niet. Ieder jaar worden er 4 initiatiecursussen voorzien.

Kan men reeds zeilen (en is men reeds in het bezit van een basisbrevet) of heeft men de initiatiecursus met succes gevolgd en heeft men reeds een ruim aantal uren praktijk achter de rug dan kan men zich in het zeilen vervolmaken met het volgen van de lessen tot het behalen van het A-brevet.

In deze cursus leert men ondermeer wrikken, spinakker zeilen, worden de reglementen van het wedstrijdzeilen aangeleerd,...

Na het volgen van deze cursus moet men in staat zijn de getuigde zeilboot bij elke windstand volledig te beheersen. De praktische opleiding wordt gegeven in 420's en VAURIEN's. Om een individuele begeleiding mogelijk te maken wordt het deelnemersaantal beperkt tot 12 personen. Voor het halen van het A-brevet dient een examen te worden afgelegd in het centrum. Slaagt men voor dit examen, dan dient een tweede examen te worden afgelegd voor een burger-commissie, samengesteld uit een vertegenwoordiger van BLOSO, LBWB en VVW. Pas na het slagen voor beide examens ontvangt men een burgerlijk erkend A-brevet.

Per jaar worden 2 cursussen georganiseerd.

Wil men de graad van hulpmonitor behalen, dan kan men deelnemen aan een bijzonder daartoe georganiseerde opleiding. De opleiding tot hulpmonitor wordt samen met een initiatiecursus georganiseerd, zodat voor de praktische opleiding kan gewerkt worden met deelnemers aan de initiatiecursus. Deze cursus wordt slechts éénmaal per jaar ingericht op voorwaarde dat er minstens 4 kandidaathulpmonitoren zich hebben ingeschreven. Om aan deze cursus te mogen deelnemen moet men in het bezit zijn van een A-brevet.

2. Windsurfcursus

In het Zeilcentrum kan men ook een basisbrevet 'windsurfen' behalen. Gedurende deze 5 dagen durende opleiding leert men niet alleen zich overeind te houden op de zeilplank, maar ook hoe men zich terdege kan voortbewegen met de surfplank. Er staan ongeveer 12 surfplanken ter beschikking van de deelnemers. Op het einde van de cursus dient een examen te worden afgelegd met het oog op het krijgen van het basisbrevet.

3. Cursussen allerlei

Het Zeilcentrum organiseert elk jaar ook verschillende cursussen voor leerlingen van militaire scholen of in opleiding (KMS, KTA, SKOO,...). De cursussen zijn statutair voorzien. Het tijdstip van deze lessen wordt afhankelijk gemaakt van het leerprogramma van de deelnemers.

Zo werd er bijvoorbeeld een bijkomende cursus georganiseerd voor onze jongens die in het Golfgebied hebben geopereerd in het kader van de operatie «Southern Breeze». Door hun langdurige afwezigheid misten zij immers de mogelijkheid om aan de voorheen geprogrammeerde cursussen deel te nemen. Om dit euvel te verhelpen, werd een bijkomende cursus voor deze jongens ingelast.

4. Individuele trainingen

Mits toestemming van zijn/haar dienstoverste kan men tijdens de sportnamiddag de zeilsport beoefenen. Na telefonische contactname met het Zeilcentrum kan men zeilen te Oostende op de Spuikom, te Vilvoorde, te Brugge of in het Zeilcentrum te Zeebrugge. Het centrum stelt zijn volledige accommodatie ter beschikking van de sporters.

5. Organisatie van de watersportcompetitie 'Stroombank'

Het idee van deze competitie groeide met het ontstaan van de O.I.O..

De naam van deze competitie is afkomstig van een

vroegere zeilloodskotter. Stroombank is tevens de naam van de zandbank die zich voor onze kust tussen Oosten- de en Nieuwpoort bevindt.

De 'Stroombank' werd voor de eerste maal georganiseerd in 1969. Deze wedstrijd was nog zeer bescheiden van opzet en bestond uit slechts één discipline, nl. het zeilen met caravelle. Als plaats werd de achterhaven van Brugge gekozen. Na het succes van deze eerste wedstrijd werd besloten om deze competitie jaarlijks te herorganiseren. Als één van de meest bezielende organisatoren moet zeker 1MC Zeebroeck worden vermeld die heel wat jaren instond voor een uitstekende organisatie van deze wedstrijd. Weldra groeide de 'Stroombank' uit tot een prestigieuze competitie waarbij hard werd gestreden om de Wisselbeker. Ten bewijze hiervan een stukje uit Neptunus september 1977, 55: «Er is reeds heel wat water door het kanaal van Nieuwpoort gevloeid sinds 1969. Een vijftigtal deelnemers namen het tijdens de negende uitgave (1977) tegen elkaar op (...).

Tijdens de competities werden heel wat pronostieken gemaakt.

Niettegenstaande Comlognav uitgesproken favoriet was, kon men wegens de hardheid van de strijd vrijdagmorgen nog steeds niet uitmaken wie de uiteindelijke winnaar zou worden.»

Inderdaad, er waren soms uitgesproken favorieten, die zich gedurende een aantal opeenvolgende jaren als winnaar lieten optekenen. Dit, vertrouwt 1MC Snoeck ons toe, komt omdat er zich soms gedurende een aantal jaren zeer goed getrainde zeilers of roeiers in bepaalde korpsen bevonden die elk jaar opnieuw werden ingezet. Zij deden dan ook gedurende deze opeenvolgende jaren het resultaat in het voordeel van hun korps kantelen. Immers, niet alleen de wisselbeker was de inzet van deze wedstrijd, maar in belangrijke mate natuurlijk ook de eer.

Het aantal disciplines werd voortdurend uitgebreid: roeien en zeilen met walvissloepen, zeilen met caravellen en 420's en zwemmen zijn de disciplines die nu het hoofdbestanddeel van de wedstrijd uitmaken. Ook de plaatsen wisselden: de haven van Zeebrugge, de haven van Nieuwpoort (waarbij sommige onderdelen van de Stroombank op zee werden beslecht),...

Deze wedstrijd was geruime tijd zeer prestigieus, maar heeft de laatste jaren aan aanzien ingeboet. Vroeger kende de 'Stroombank' een grote belangstelling in alle rangen van de Zeemacht. Zo verhaalt onze gesprekspartner ons over KTZ (b.d.) Van Schoonbeek, die een zeer bedreven zeiler en een groot liefhebber van de zee was. Er wordt zelfs verteld dat hij een groene en rode kous droeg, refererend naar bak- en stuurboord. Als commandant van de logistieke eenheid van Oostende had hij een walvissloep onder zijn gezag genomen die hij liet verzorgen als was het zijn eigen sloep. In de loods van de logistieke eenheid werd de walvissloep voortdurend opgeknapt en onderhouden en in de beste omstandigheden bewaard. Er werd door zijn ploeg hard getraind en tijdens de 'Stroombank' werd met de 'eigen' walvissloep gevaren. Het is deze sloep die thans nog in het bezit is van het Zeilcentrum en aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen werd uitgeleend.

De competitie is dringend aan herwaardering toe. Dit jaar gaat de 'Stroombank' door van 1 juni tot 5 juni. Er kan alleen maar gehoopt worden op een hernieuwde ruime belangstelling binnen alle rangen van de Zeemacht voor dit monument binnen onze strijdmacht.

De 'Stroombank' staat open voor alle korpsen. Teams van ex-zeemachters, de zogenaamde 'Masters', geven de wedstrijd een extra cachet. Elke korps mag min. 8 en max. 12 deelnemers afvaardigen die voor alle disciplines moeten aantreden.



Tevens mag iedere korps 1 jurylid aanduiden. De deelnemers moeten geschikt zijn verklaard voor dienst op zee, met uitzondering van de 'Masters'.

Voor het roeien met de walvissloep dient een ploeg van 6 deelnemers te worden samengesteld uit de zeilploegen. De zeilploeg voor de walvissloep bestaat uit een stuurman en 4 bootsmaten. Minimum 2 deelnemers moeten brevethouders zijn, waarvan minstens 1 bezitter van een A-brevet. De caravelle dient te worden bemand met een stuurman (die minstens houder moet zijn van een basisbrevet) en 2 bootsmaten. In de 420 klasse moet een ploeg van een stuurman (met A-brevet) en een fokkemaat worden afgevaardigd. Voor het aflossingsnummer bij het zwemmen worden 8 deelnemers door lottrekking aangeduid. De zwimmers moeten echter afkomstig zijn uit leden van de zeilploegen.

De olympische puntentelling wordt toegepast per reeks. Dit betekent dat de eerste nul punten, de tweede 3 punten,... wordt toegekend. Het is aldus de bedoeling om een zo laag mogelijk totaal te behalen. Bij een eventuele ex aequo wordt gekeken naar de gevaren tijden. De uiteindelijke winnaar ontvangt de Wisselbeker en strijkt natuurlijk ook de eer op. Tevens wordt de winnende korps per reeks opgenomen in de tabellen van de 'Stroombank' die zich in de kantine van de oude marinebasis bevinden.

Het centrum stelt zijn accommodatie ter beschikking van de korpsen die zich op deze competitie wensen voor te bereiden. Hiervoor worden door het Zeilcentrum een aantal data voorzien die in een afzonderlijke nota aan de betrokken korpsen worden meegedeeld. Mits voorafgaandelijk akkoord van het centrum kunnen bijkomende data worden vastgelegd voor een tussentijdse training.

6. Deelname aan zeilwedstrijden

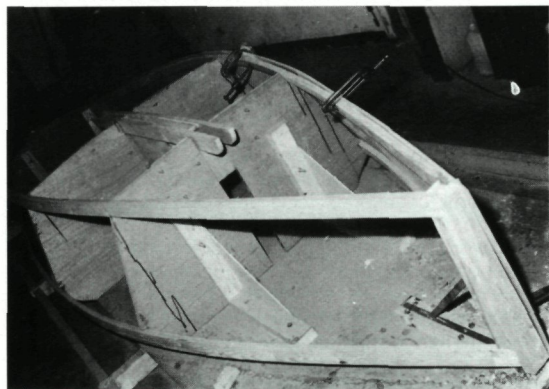
Het Zeilcentrum stelt niet alleen zijn accommodatie ter beschikking van de deelnemers aan de 'Stroombank', maar laat tevens het gebruik van zijn materiaal toe aan iedereen die aan wedstrijden wenst deel te nemen in naam van de Zeemacht.

Aldus kan men met het oog op de deelname aan enige wedstrijd een boot ontlenen aan het centrum. Het Zeilcentrum van de Zeemacht mag maximum 3 boten van het type 420 inzetten bij Nationale Zeilwedstrijden. Om een boot te kunnen ontlenen moet men echter wel lid zijn van het centrum en in het bezit zijn van een vervolmakingsbrevet. Een hoger brevet is vereist voor de stuurmannen en een basisbrevet voor de fokkemaat. Men moet tevens in het bezit zijn van een vaarvergunning.

IV. Bouw en onderhoud van de schepen

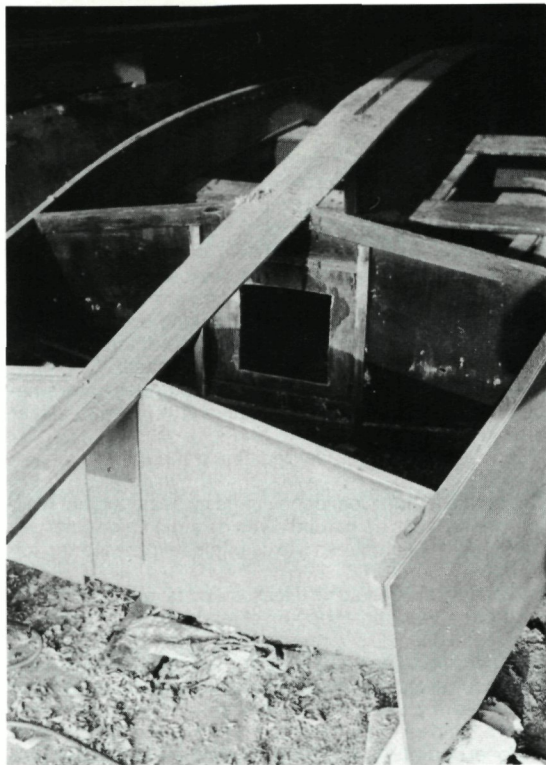
Na deze boeiende uitleg over het reilen en zeilen van het Zeilcentrum, worden we uitgenodigd tot een verkenning van de basis. Het is nog steeds bitterkoud en we zetten onze kraag recht.

De beheerder toont ons de houten B2's en de polyester walvissloepen, die goed beschermd tegen het barre winterweer naast elkaar op het droge liggen. Iets verderop liggen de laatste originele houten walvissloep en dinghy, die er inderdaad wat verwaarloosd uitzien, maar toch nog kunnen gerestaureerd worden. Aan de pontons liggen enkele motorsloepen. 1MC Snoeck legt ons uit dat deze boten niet enkel gebruikt worden tijdens de cursus ter begeleiding van de zeilers in spe, maar dat ze tevens worden gebruikt om onder andere de leerling-officieren het varen met motorboten eigen te maken. Hierop volgen we onze gids naar de eigenlijke scheepswerf. De werf bestaat uit twee ietwat bouwvallig uitzienende loodsen, die beide onderverdeeld zijn in verschillende afgesloten ruimtes. In elk van deze ateliers wordt een deel van de schepen hersteld of gebouwd. In een eerste werkplaats is men druk bezig met het bouwen van twee VAURIENS en een caravelle. Elk jaar worden er 1 à 2 vaartuigen van deze types door het centrum bijgebouwd. Dit is noodzakelijk omdat tijdens de initiatiecursussen regelmatig aanvaringen of schadevaringen plaatsvinden met nagenoeg onherstelbare averij tot gevolg. Hier worden tevens de beschadigde houten sloepen ontmanteld en hersteld. Inderdaad, 1MC Snoeck legt ons uit dat de initiatiecursussen in houten sloepen worden gegeven, omdat schade aan een houten sloep gemakkelijker te herstellen is dan schade aan een polyester sloep.



We vernemen dat in deze kazerne slechts vijf dienstplichtigen permanent aanwezig zijn. De meesten onder hen zijn afgestudeerd in een technische specialiteit (schrijnwerker, electricien,...). Deze dienstplichtigen krijgen onmiddellijk na hun mutatie naar deze basis een zeilcursus. Zij worden tijdens het geven van de initiatielessen ingezet als bijkomende hulp.

Het volgende atelier heeft alles te maken met het verven en vernissen van de houten boten. Er wordt ons verteld dat een beurtroelsysteem wordt aangehouden in de verschillende werkplaatsen om te voorkomen dat men steeds in deze minder gezonde omgeving dient te werken. Het ver-



hoogt tevens de motivatie en het werk wordt aldus nooit eentonig. De temperatuur wordt hier constant gehouden omdat in deze ruimte ook herstellingswerken aan polyester sloepen gebeuren. Deze onderhoudswerken vereisen een constante warme temperatuur.

Het temperatuurverschil met de andere, kennelijk moeilijker te verwarmen, ateliers is opvallend.

In een andere ruimte is een dienstplichtige druk bezig de masten aan een onderhoudscontrole te onderwerpen en ze vervolgens per type boot te ordenen. De kapperdienstplichtige staat in voor het bijhouden en inventariseren van de zeer gedifferentieerde voorraad. Daar in het centrum gebruik wordt gemaakt van verschillende types bootjes dient er dan ook een groot aantal verschillende onderdelen in het magazijn aanwezig te zijn.

Ongeveer 12 sloepen en 15 surfplanken overwinteren in een ruim lokaal die als 'opslag'-ruimte wordt gebruikt. Deze bootjes zijn het bewijs van de noeste arbeid die in deze kazerne wordt verricht want ze liggen er als nieuw bij. Een kleine knusse kantine huisvest de jarenlang bijgehouden wedstrijduitslagen van de 'Stroombank'.

VII. De zeilclub

Na de rondleiding op de basis installeren we ons opnieuw in het kantoor van de beheerder en nemen nog een warme kop koffie aan. 1MC Snoeck wijst ons erop dat het zeilcentrum tevens een zeilclub herbergt. Voorzitter van deze club is Kapitein-ter-Zee SBH Verhulst (Ir.).

De zeilclub staat open zowel voor militairen als voor niet-militairen. Leden betalen een jaarlijkse bijdrage die slechts 1.000,- Bf. bedraagt per lid. Families kunnen zich een familiekaart aanschaffen. Deze kaart kost 1.500,- Bf. en is geldig voor 3 leden van een zelfde gezin. Per bijkomend gezinslid dient 300,- Bf. te worden betaald.

Als gevolg van de weinig gezonde omgeving te Zeebrugge werd een afdeling van de club als gast ontvangen te Oostende bij de Spuiikom. De leden van de zeilclub krij-

gen volgende faciliteiten:

- gebruik maken van alle beschikbare materiaal;
- toegang tot en gebruik maken van de accommodatie van het Clubhuis VVW - Oostende Spuikom, waar het Zeilcentrum te gast is (ook buiten de diensturen);
- toegang tot en gebruik maken van de accommodatie van het Clubhuis ZCZM te Zeebrugge (tijdens de diensturen);

Het materiaal zal op vertoon van de lidkaart ter beschikking worden gesteld door de plaatselijke verantwoordelijke. Het logboek moet ingevuld en ondertekend worden. Om te mogen zeilen met de caravelle dient men in het bezit te zijn van een basisbrevet. Een 420 wordt enkel ter beschikking gesteld van A-brevethouders, een sodipa-sloep vereist een A-brevet en de afzonderlijke toestemming van het Zeilcentrum. Gesurfd kan er ook op voorwaarde dat men in het bezit is van een initiatie-brevet plankzeilen. Voor het zeezeilen moet men in het bezit zijn van de nodige documenten, o.a. het Z.A.R. en het havenreglement van Oostende. Te Zeebrugge is het ten strengste verboden op het kanaal te varen.

Hoewel de zeilclub niet kan vergeleken worden met de club te Nieuwpoort, die verbonden is met de Luchtmacht, wordt hier reeds een goede accommodatie ter beschikking gesteld voor een redelijke prijs. Het ledenaantal is de laatste jaren dan ook in belangrijke mate toegenomen. Gehoopt wordt dat deze club zal uitgroeien tot een zeilclub die zich kan meten met deze van Nieuwpoort.

Nu nog hopen op warm en winderig weer en de zomer kan voor alle zeilliefhebbers niet meer stuk.

Met dank aan:

1MC Snoeck

10M (b.d.) Dreesen

Foto's: Mat./Mil. P. Simoens
Archief dienst ZS1/IRP

Praktische informatie:

Zeilcursussen;

Initiatiecursussen 1992: (max. 25 deelnemers)

- 04 mei - 15 mei 1992 — inschrijven voor 21 april
- 15 juni - 26 juni 1992 — inschrijven voor 27 mei
- 14 september - 25 september '92 — inschrijven voor 25 augustus

Vervolmakingscursussen 1992: (maximum 12 deelnemers)

- 04 mei - 15 mei 1992 — inschrijven voor 21 april
- 15 juni - 26 juni 1992 — inschrijven voor 27 mei
- Cursus hulpmonitor 1992: (minimum 4 deelnemers)
- 08 september - 25 september '92 inschrijven voor 21 augustus

Cursussen windsurfen 1992:

- 18 mei - 22 mei 1992 — inschrijven voor 04 mei
- 24 augustus - 28 augustus '92 — inschrijven voor 13 augustus
- 31 augustus - 04 september '92 — inschrijven voor 18 augustus

— Inschrijvingen: kandidaturen richten aan ZCZM o.d. Detinav/Zeebrugge met model B zonder strafblad met vermelding van dienst en telefoonnummer.

— per marinebericht wordt een lijst met de weerhouden kandidaten aan de korpsen meegedeeld.

— bij aanvang van de cursus dient men zich bij het ZCZM om 8h00 aan te melden te Zeebrugge in het bezit van een marsbevel.



Secretariaat Zeilcentrum van de Zeemacht:
Lisseweegsesteenweg 13, 8380 Zeebrugge, tel.
050/54.53.85, Uitb. 3103.

— Kledij: verplaatsing buiten lesuren en binnen het kwartier gebeuren in uniform, ook bij het nuttigen van de maaltijden.

De theoretische en praktische lessen gebeuren in trainingspak - turnsandalen of nauwsluitende zeillaarzen (te verkrijgen in het zeilcentrum) zijn verplicht.

- vergeet vooral geen reservekledij mee te nemen!!!

Zeilclub:

Het zeilseizoen loopt dit jaar van 01 april tot 09 oktober 1992. Het Zeilcentrum vraagt haar leden de bijdrage te betalen voor 15 maart 1992, ofwel rechtstreeks op het buurel van het Zeilcentrum (Lisseweegsesteenweg 13, 8380 Zeebrugge, tel. 050/54.53.85, Uitb. 3103), ofwel op rekeningnummer 035-0882537-72 met de vermelding «Lidgeld 1992 ZCZM».

Eerste Meester Chef Paul Snoeck

Als dienstplichtige vervulde Eerste Meester Chef Paul Snoeck in 1955 zijn legerdienst bij de Zeemacht, toen nog voor 18 maanden. De opleiding duurde 3 maanden, waarna hij inscheepte aan boord van de Algerine «DUFOR». Als dekmatroos maakte hij verschillende reizen op IJsland. Engeland, Hamburg mee.

Na zijn legerdienst, lukte de aanpassing aan het burgerleven niet zo goed en in '59 besloot Paul Snoeck zich in te schrijven in de School van Kandidaat Onderofficieren (S.K.O.O.) te Brugge. Hij volgde er gedurende 2 jaar de opleiding tot kanonnier.

Ongeveer één derde van zijn rijk gevulde carrière bracht Paul Snoeck door aan boord van verschillende schepen. Na 10 jaar vaarervaring werd hij echter afgekeurd als kanonnier wegens gehoorvermindering. Daarop werd hij lesgever in de zeevaartschool. Als fervente zeiler nam hij reeds regelmatig deel aan zeilwedstrijden.

Toen hij werd aangesteld als wapenmeester, vervulde hij de functie van «coxswain» aan boord van verschillende schepen.

Tijdens deze campagnes was 1MC Snoeck belast met het geven van zeillessen en het leren varen met een motorboot. Tijdens zijn carrière zou hij uiteindelijk met alle types van schepen varen, met uitzondering van de Zenobe Gramme. Hij vertelt ons, kennelijk onbewogen maar waarschijnlijk toch met enige spijt in zijn hart, dat hij een aantal malen met zijn zeemanszak op de loopplank van de Zenobe Gramme heeft klaargestaan, maar dat in extremis het vertrek van dit zeilschip telkens werd uitgesteld of de reis werd afgelast.

In de drie daaropvolgende jaren was 1MC Snoeck lesgever in de applicatieschool van COMINAV te Sint-Kruis. Omwille van zijn grote zeilervaring (en omdat hij tweetalig is) werd 1MC Snoeck aangeduid als beheerder van het Zeilcentrum van de Zeemacht. Deze functie oefent hij nu al 3 jaar uit. Weldra gaat hij op rust. Hij zal met fierheid kunnen terugkijken op een mooie en rijk gevulde carrière bij de Zeemacht.



Eerste Meester Chef (b.d.) klom over Tourmalet en Aspin (*)

«Drie keer wilde ik afstappen. De laatste kilometer van de Tourmalet was er helemaal te veel aan. Het zweet liep me van het gelaat, ik was als verdwaasd en had nergens meer zin in. Zelfs eten was te veel. Mijn vriend stak me af en toe driehoekige koekjes toe. Ik at ze machinaal op.» Dat zegt de Eerste Meester Chef (b.d.) Roland Desmet-Bernad, nu zaakvoerder van een bloeiende Spaanse importzaak in Antwerpen die eind Juni Tourmalet en Aspin opklauterde. Sindsdien steeg zijn bewondering voor de wielrenners nog meer. «Die mannen steken vandaag Pourtalet, Aubisque, Soulor, Tourmalet en Aspin in de broekzak en eindigen nog op een klim ook. Onmenselijk».

Roland Desmet heeft al jaren de fiets gevonden, na een erg actief leven bij de Zeemacht, waar hij uitblonk in de militaire vijfkamp.

Sport gaf hij altijd al een ruime plaats, maar nu is hij pas gebeten door de fietsmicrobe. «Twee tot drie dagen na de rit van 104 kilometer tussen Lourdes en Arreau was ik fysisch op. Daarna voelde ik me superfit. Ik reed als op wolkes».

Toch heeft het er anders uitgezien. Kort voorbij Barèges, in volle klim naar de Tourmalet kwam de eerste inzinking. «Ik was nog niet halverwege de klim naar het Dak van de Tour toen een Waal met een zwerfwagen naast me kwam rijden.

Hij herkende mijn Eddy Merckx-truitje en vroeg of ik Belg was. Hij drong erop aan dat ik zou instappen. 'Je zit kapot. Dit is slecht voor het hart', herhaalde hij».

Weddenschap

Toen kwam mijn vriend Manolo Burdeus tussen. Hij vertelde me dat het ganse Spaanse dorp, waarvan mijn vrouw afkomstig is en waar we tijdens de vakantie verblijven, gewed had. Tachtig procent dacht dat ik het niet zou halen. Manolos overreding haalde het. Ik zette door.

Volgens Roland was dat niet het gevolg van snoeverij van jongens onder mekaar. Manolo wist als trainer van lokale juniors uitstekend waar hij mee bezig was.

«Toch had hij een aantal trucs in huis. Hij had me gezegd dat er ons nog een paar bochten wachtten, toen ik plots heel ver voor me de zwerfwagen terug zag. Een speelgoed-auto groot. Manolo hield me voor het lapje. Hij zei niets en zette me een petje op het hoofd. Dan kan je helemaal niet meer naar boven kijken.»

Later nam Manolo de twee drinkbussen van Roland weg. «Nog drie kilogram minder», zegde hij. De drinkbussen verdwenen in de wagen van het Rode kruis, die pal achter ons reed.»

Telkens de trainer zag dat Roland verzwakte, stak hij hem een drinkbus met vitaminen toe. «Hij gaf me ook af en toe een driehoekig koekje met suikersmaak. Weet ik veel wat dat was. Ik had geen enkele pistolet uit het lunchpakket meer over. Allemaal weggegooid.

Ik kon geen overtollige gram meer verdragen en eten was me sowieso te veel».

Bangelijke afdaling

Roland kwam veertig minuten na de eerste boven aan. Volgde een duizelingwekkende afdaling met de ganse groep. «Ik was tien minuten achter de eerste beneden,



maar schrik dat ik gehad heb. Ze zeggen dat je de remmen af en toe moet lossen, opdat de remblokjes niet zouden opwarmen. Maar dan vlieg je helemaal. Onderweg dacht ik plots: «Wat gebeurt er als een remkabel het begeeft. Tegen 80 per uur. En dan de ravijnen. Bangelijk jong.»

De klim naar de Aspin werd heel wat beter verteerd. De klim is met 13 kilometer vijf kilometer korter dan die van de Tourmalet. Belangrijker is nog het stijgingspercentage. Dat bedraagt voor het Dak van de Tour gemiddeld 7,8 procent, met pieken van 12 procent. Het gemiddelde van de Aspin ligt op 5,9.

Roland liet drie kilogram tegen de monsterachtige bergflanken.

«Na de aankomst heb ik gedronken als een walvis. Maar een paar dagen later voelde ik me terug dertig. Mij heb-

ben ze altijd gezegd dat er geen leven meer was na vijftig. Ik ben bijgevolg erg fier dat ik er alleen op geraakte. Al moet ik toegeven dat ik in de grot in Lourdes om een mirakel gevraagd heb.»

Het is dan ook maar normaal dat ik mijn hoed af doe voor alle andere wielertoeristen, die hetzelfde of meer deden. En de renners?

«Een onmenselijke stiel. En zonder over verboden producten te spreken, kan ik goed aannemen dat er versterkende vitaminen genomen moeten worden». De oudere collega's van de Marine, die Roland kennen, weten dat dit niet de eerste sportprestatie van 1MC. (b.d.) Desmet is en zeker ook niet de laatste zal zijn.

(*) Met dank aan J.V.B. van/en de Gazet van Antwerpen dd. 19 juli 1991.



Stichting van de kunstgroep «De Belgische Marineschilders»

Op 17 December werd ter studie van notaris Paul Smits te Antwerpen een v.z.w. gesticht bestaande uit een tiental Marineschilders.

Deze ijveren reeds sinds enkele jaren aan het beter bekend maken van deze in België weinig bekende kunsttak.

Deze groep zal bestaan uit schilders en of beeldende kunstenaars waarvan mag gesteld worden dat het grootste deel van hun oeuvre uit Marines bestaat, en zij bij voorkeur over een maritieme ondervinding als varende hebben genoten.

De vereniging behelst eveneens Ere- en Beschermende leden dewelke personen zijn die genieten van een Maritieme notoriteit en bekendheid in Zeevaart, Kunst en Yachtingsmiddelen en beschouwd mogen worden als echte «Shiplovers».

Als Beschermend en/of Ereleden mogen eveneens optreden groeperingen, firma's of publieke instanties die door hun financiële steun of praktische hulpmiddelen ter beschikking te stellen de vereniging wensen te steunen.

De tewaterlating van deze kunstgroep werd bijgestaan door de volgende personaliteiten die als Beschermheren de groep assistentie zullen verlenen.

— Dhr. Charles Mermans:

Voorzitter van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Lid R.Y.C.B.

— Dhr. Alex De Vos:

Sekretaris Generaal van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum.

— Dhr. Jacques Leblanc:

Sekretaris van de Kring Georges Lecointe.

— Dhr. Paul Smits:

Notaris te Antwerpen, Lid R.Y.C.B.

Bekend maritiem verzamelaar.

Als raad van beheer werd verkozen:

Voorzitter:

Dhr. Georges Remi

Sekretaris:

Dhr. Bob De Bruycker

Penningmeester:

Dhr. Dirk E. Lauwers

Graficus, Yachtman

Marine kunstschilder

Sekretaris van De Vrije

Noordzeezeilers.

Marine kunstschilder

Naval architect, sekretaris

R.Y.C.B.

Marine kunstschilder

De stichtende leden zijn:

Mike De Jonge - René Marie Dujardin - Yvan Good - Léon Ost - Gilbert Van den Eeckhoudt.

De zetel van de vereniging is gevestigd:

Bakkerstraat 45, 2140 Antwerpen-Borgerhout.

Telefoon sekretariaat: 03/271.09.71

Bouw Flanders containerterminal gestart

Door Henri Rogie

Dinsdag 19 november 1991. Grote vlaggetooi in de Zeebrugse voorhaven, waar minister SAUWENS de eerste spadesteek kwam geven voor het bouwen van de zuidelijke kaaimuur van het nieuw insteeddok.

Tussen 1977 en 1988 werd de nieuwe buitenhaven van Zeebrugge uitgebouwd, althans wat betreft de buitenhavendammen, het Brittanniadok en de LNG-terminal. Het westelijk buitenhavenareaal werd toen geconcentreerd om er twee insteeddokken te bouwen: het WIELINGENDok in het noorden en het CONTAINERDok in het zuiden.

Het is thans de realisatie van het zuidelijk dok, FLANDERS CONTAINERTERMINAL genaamd, die van start ging op 19 november '91.

Technische fiche

De uitvoering van dit bouwwerk werd beslist door de Vlaamse Executieve op 14/11/1990.

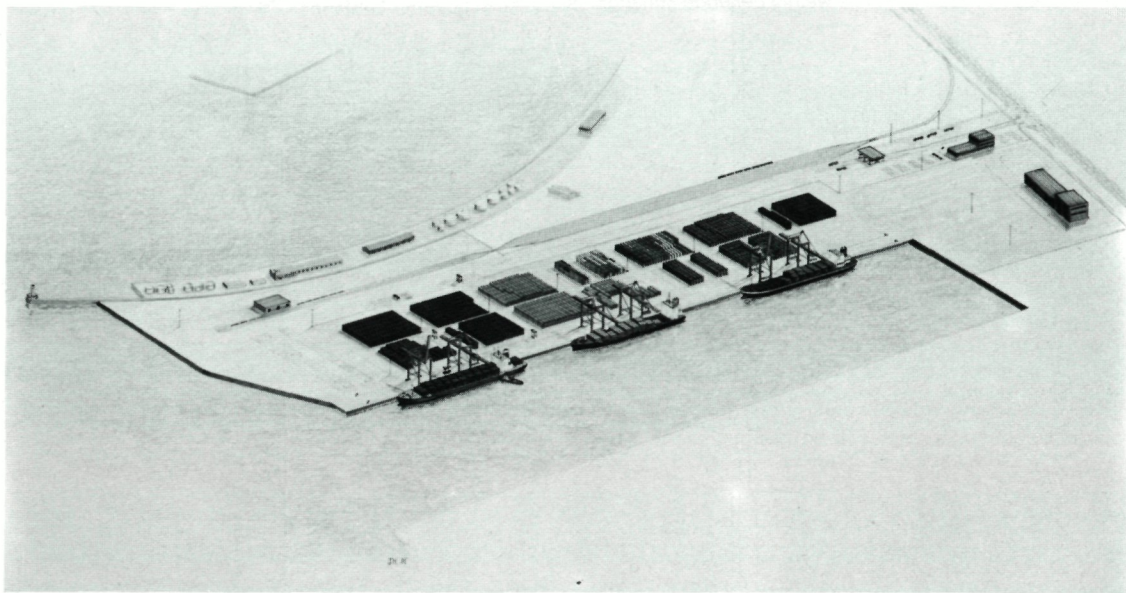
Het werd - na een oproep tot kandidaten - aanbesteed op 19/06/1991. Het omvat de bouw van een kaaimuur met een totale lengte van 1.023 m. (nuttige lengte van 900 m. zijn de 3 aanlegplaatsen van 300 m. elk) en een nuttige waterdiepte van minimum 15 m. Tevens zal een eerste gedeelte van het Containerdok zelf uitgebaggerd worden.

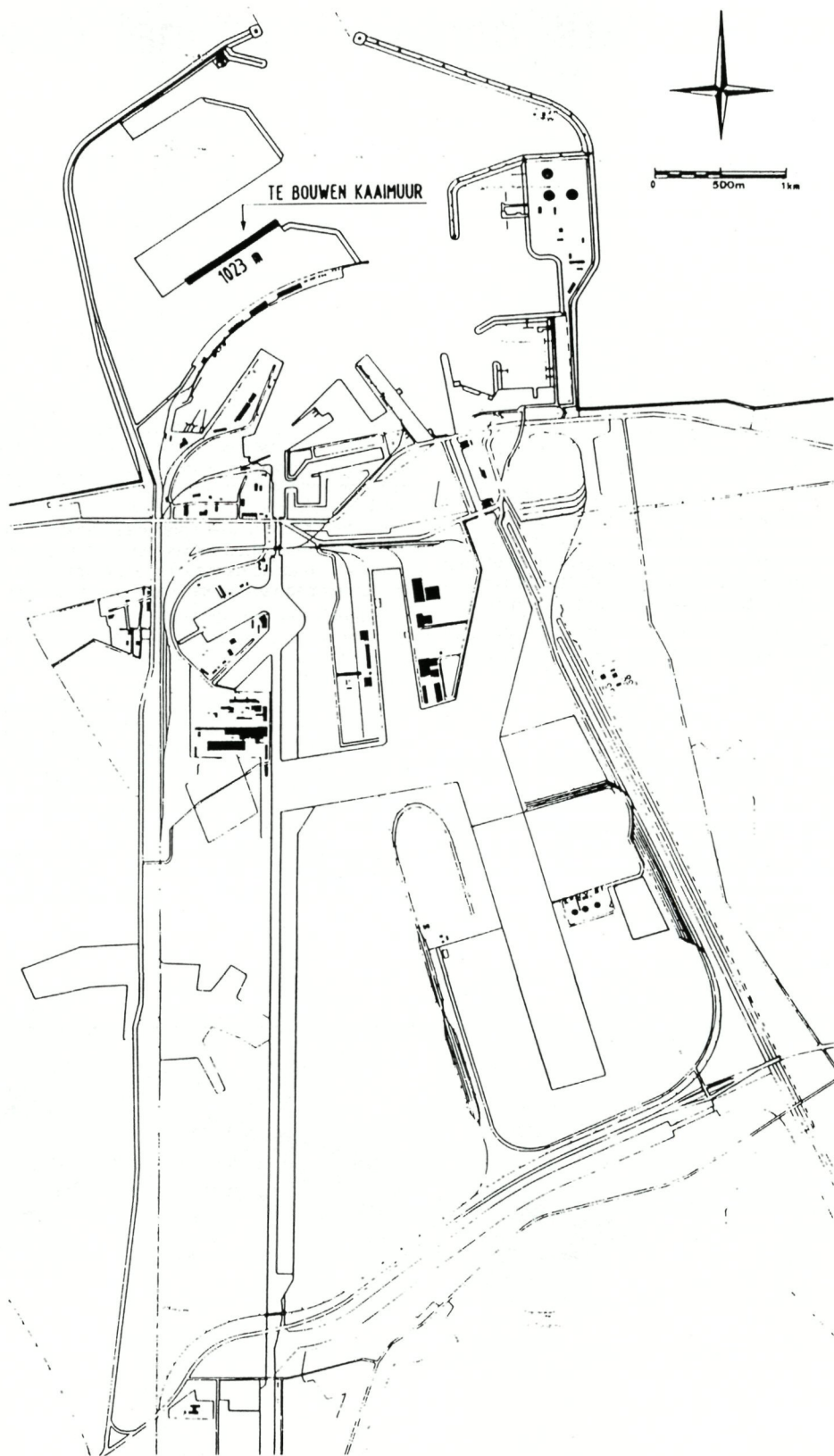
Tijdens en na de bouw van de kaaimuur zullen de achtergelegen kaaiterreinen aangevuld worden tot peil (+ 8,-) met grond afkomstig van het vrijbaggeren van de kaaimuur (dit betekent terzelfdertijd dus het realiseren van een eerste deel van het dok) met een cutterzuiger. Hiervoor zal voor ca. 4.300.000 m³ grondverzet nodig zijn. Op deze terreinen zullen de eigenlijke installaties van de Flanders Container Terminal gebouwd worden. Ook de hoofdtoegangsweg naar de toekomstige terminal wordt in het kader van de aanneming van de kaaimuur gerealiseerd.

De waterdiepte vóór de kade zal ten alle tijde minimum 15 m. bedragen, wat voldoende is om alle types tot en met de grootste containerschepen te laten aanmeren, te laden en te lossen.

In eerste instantie zal het dok op een bodembreedte van 150 m. gerealiseerd worden teneinde naderhand toe te laten om de noordelijke kaaimuur van dit dok in de toekomst eveneens in de droge te kunnen uitvoeren. De uiteindelijke breedte van het volledig afgewerkte dok zal dan 300 m. bedragen met een totale nuttige lengte van 1.200 m. aan de zuidelijke rand.

De globale uitvoeringstermijn van de werken bedraagt 32 kalendermaanden. De timing is er evenwel op gericht om begin 1994 een eerste deel van de terminal operationeel te maken.





De infrastructuurwerken (zonder de uitrusting van de terminal) zullen in totaal 2.276 milj. F. (inclusief B.T.W.) kosten. Alle grondwerken vallen integraal ten laste van het Vlaams Gewest, terwijl de kostprijs van de eigenlijke kaaimuur verdeeld wordt tussen het Vlaams Gewest (60%) en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (40%).

De aanneming van de kademuur werd toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging C.F.E. - M.G.B. terwijl het vrijbaggeren van het dok zal gebeuren door de N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon.

Noordzeehavens toegangspoort tot Europees continent

Voor maritiem Vlaanderen was 19 november '91 beslist een historisch dag. FLANDERS CONTAINERTERMINAL is immers een infrastructuurwerk van wereldformaat. Na Antwerpen, Bremen en Rotterdam, die hun containerterminals naar de zee opschoven, besloot ook Zeebrugge een modern post-panamax containerterminal dicht bij open zee te bouwen. Hiermede blijft onze Noordzeepoort concurrentieel in de bikkelharte strijd die gevoerd wordt in de rang Hamburg-Le Havre.

Hierbij heeft de nieuwe containerterminal een groot aantal troeven. Denken we maar aan de uitstekende geografische ligging van Zeebrugge, zijn buitengewone nautische toegankelijkheid (52 voet), en zijn competitieve behandelingsstarieven. Primordiaal is tegenwoordig de korte behandelingsstijd. In dit opzicht zal FLANDERS CONTAINERTERMINAL niet te kort schieten: een aanlooptijd van slechts één uur, een capaciteit van 45 containers per uur voor elk van de post-panamax kranen, en een verblijf van enkele uren voor het containerschip dat komt aanleggen.

Samengevat beweren zijn ontwerpers dat de nieuwe terminal de meest ideale zeeterminal is in de Le Havre-Hamburg range. Hierbij wordt gedacht aan de transshipment-functie van de Zeebrugse haven, die als ideale HUB-center kan fungeren op gebied van containertrafiek.

Een capaciteit van 200.000 containers per jaar

Dankzij deze speerpuntfunctie hoopt Zeebrugge met zijn FLANDERS CONTAINERTERMINAL zo'n 200.000 containers per jaar te kunnen behandelen.

Een kostenbatenanalyse werd in april 1987 uitgevoerd en positief bevonden. Hieruit bleek echter dat de rendabiliteit van de nieuwe kaaimuur uiteindelijk afhangt van nieuw aan te trekken trafieken. Antwerpse havendeskundigen menen echter dat voornoemde capaciteit nooit gehaald wordt gelet op het feit dat de huidige O.C.Z. (Ocean Container Terminal) van Zeebrugge thans fel onder zijn maximale capaciteit werkt.

Op de viering van de start dezer bouwwerken hoorden wij ondermeer een toespraak van minister van Verkeer en Openbare Werken Johan Sauwens.

Na gewezen te hebben op het belang van de nieuwe containerterminal voor de expansie van de Zeebrugse haven, sprak hij over de Vlaamse havenpolitiek op budgettair vlak. Antwerpen, Zeebrugge en Gent werden hierbij geciteerd. Over de Oostendse haven werd echter geen woord gerept want hiervoor had zijn departement geen cent voorzien. Het is nu afwachten hoe de politieke constellatie er met de nieuwe regering zal uitzien om hopelijk Oostende gunstiger gezind te zijn.

Een onverwachte uitspraak van de minister: de vier Vlaamse zeehavens vormen op wereldvlak één geheel, één Euroharbour. Voor de Oostendenaars aanwezig op deze viering zullen deze woorden beslist vals geklonken hebben. Inderdaad wordt de Oostendse haven schromelijk te kort gedaan wat betreft het moderniseren van haar erbarmelijke infrastructuur.

Slechts kleine aanpassingswerken in de RMT-haven en absoluut niets in de handelshaven onder stadsvoogdij. Intussen gaat buurhaven Zeebrugge verder vooruit dank zij de geweldige commerciële ingesteldheid van de havenautoriteiten. Inspelen op de behoeften van de klanten luidt het orderwoord en dit is beslist de basis van het succes.



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9042 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)
(055)45.59.56 (Ir. J. Verhoest)

UITREIKING VAN DE «GOUDEN MATHILLE 1991» EEN ZEEMACHTONDERONSJE?

Het is bij de Oostendse Persclub een gezonde traditie dat elk jaar de Gouden Mathille wordt toegekend aan een Oostendenaar die de naam en de faam van de stad nationaal en internationaal heeft uitgedragen. Dat de Club er met haar keuze meestal niet naast zit moet blijken uit het feit dat we onder het dozijn vroegere bekroonden namen vinden als Karel Jonckheere, Storck en Servais.

Tijdens een feestelijk banket, dat in het restaurant van de Andromeda geserveerd werd kreeg de Oostendenaar, en Europees gereputeerd architect, Jan Tanghe uit de handen van voorzitter Jean-Marie Pylyser, de zozeer geëerde Gouden Mathille op de borst gespeld.

Door de voorzitter Jean Marie Pylyser werd een uitvoerig curriculum naar voren gebracht dat het leven en de verdiensten van Jan Tanghe ten voeten uit weergaf. En wat bleek nu. Natuurlijk, dat zij samen in 1953 hun dienst hadden gedaan in de Zeemacht. Bovendien hadden zij tijdens

hun praktische opleiding aan boord van de Algerine Adrien de Gerlache hun praktische opleiding «Zeemannsschap» gekregen van Jan B. Dreesen (Gouden Mathille 1989) die mee aan de feesttafel zat. Om ter luidst werd hierop nog geklapt door Walter Debrock (Gouden Mathille...), ere voorzitter van de Marine - Academie en reserve-officier van de Zeemacht en ons aller Eddy Van Haverbeke, Hoofdredacteur van Neptunus en lid van de Persclub.

Het was bijna een Zeemacht onderonsje.

Als herinnering publiceren we meegaande twee foto's waarop telkens en de laureaat Jan Tanghe en voorzitter Persclub Jean Marie Pylyser in de zelfde groep hun dorst trachten te lessen, 40 jaar geleden (juli 1953) uiteraard. Waar gaat de tijd toch heen!

J.B.D.

1. Jan TANGHE
2. Jean-Marie PYLYSER



INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE
RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Les grands soirs de L'A.O.R.F.N.

Saint Bernard du Spuikom

Le traditionnel Repas de Corps organisé chaque année par l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale s'est déroulé le 16 novembre dernier à Ostende, dans la somptueuse salle de Gala du Mess des Officiers de la Caserne Bootsman Jonsen.

Près de 90 officiers, accompagnés de leur compagne, avaient une fois de plus répondu à l'invitation du Comité organisateur placé sous la dynamique férule du 1LZ (R) J. De Decker, Président national de l'A.O.R.F.N.

Parmi les nombreux participants de cette cordiale manifestation, on notait avec plaisir et satisfaction la présence de plusieurs officiers honoraires, indispensables « mémoires » de toute organisation et aussi celle d'un grand nombre de jeunes enseignes, qui par leur assiduité aux activités de la Réserve, seront les garants de l'indispensable « relève ».

La « Table d'hôtes », présidée par le Vice-Amiral J. De Wilde qui avait tenu à rehausser cette soirée de sa présence, réunissait e.a. le FKP J. Litière (COMCENREP), J. De Decker, etc. et leur épouse.

Au cours du repas, le Président national remercia chaleureusement le Vice-Amiral pour son soutien inconditionnel à l'AORFN et à la Réserve, et saisit une fois de plus l'opportunité pour rappeler à tous les convives l'impérieuse nécessité d'une participation active individuelle à la vie de leur Association.

Tant pour permettre et garantir la réalisation des objectifs de celle-ci que pour en assurer la pérennité.

Prenant à son tour la parole, ZS tint surtout à souligner quelques faits importants qui marquèrent ces derniers

temps l'actualité en général et la Force Navale en particulier.

Et de relever que cette dernière avait à tout moment, au cours de son existence, su accomplir avec brio, les missions qui lui étaient commandées; ainsi, confrontée avec la crise du Golfe, elle avait été capable de faire appareiller une escadre 48 h. à peine après la décision gouvernementale d'intervention et de faire opérer ses navires pendant de longs mois - tant en déminage qu'au contrôle de l'embargo - à plus de 10.000 km. de leur base, maintenant sur place, en permanence, 80% des effectifs en opération.

Certes dit-il, la Force Navale verra son profil se modifier au cours des prochaines années, adaptation oblige! Ainsi les M.S.C. et M.S.I. seront-ils déclassés en 1992; une réduction de 15% du personnel sera devenu réalité en 1996 et de nouveaux types de dragueurs seront mis en service.

Mais plus que jamais, l'escorte et la lutte anti-mines resteront les cheveux de bataille essentiels de notre flotte, qui par sa flexibilité et sa mobilité alliées à la technicité de son personnel, reste parfaitement adaptée à ses futures missions, quel que soit le contexte géo-politique des prochaines décennies.

Et de conclure que les forces de Réserve occupent assurément une place importante dans cette vaste entité, et que si: « De Zeemacht staat er zeer goed voor » actuellement, ce sont les efforts soutenus de tous, qui forcent le respect et l'admiration.

N'est-ce point là une noble et belle satisfaction pour nous tous?

La Force Navale sur des sentiers ardues:

Saint Bernard du Spuikom

LA DIV-MAR MARCHE BIEN, MERCI!

«Physiquement ce raid fut plus éprouvant que celui de Corse en 1989; mais l'ambiance et l'indéniable beauté du décor naturel compensèrent tous les efforts consentis».

Tel est l'avis unanime de la trentaine d'officiers, sous-officiers et matelots de réserve de la Division Infanterie de Marine, la DIV-MAR (R), qui au cours d'un rappel volontaire effectuèrent du 5 au 13 octobre dernier, un remarquable «trekking» dans le Langue-doc-Roussillon. Plus précisément dans les Causses du département de l'Hérault. Propos également partagés par la douzaine d'hommes du détachement DIV-MAR de l'«Active» qui les accompagnaient pour la circonstance.

C'est non sans raison aussi, qu'il dénomma cette grande aventure «The Last Crusade. Dès le premier bivouac on hantait l'époque médiévale; campant à l'ombre de La Couvertoirade, un petit village fortifié, érigé par les Templiers au XII^e siècle et toujours habité.

Mais foin de randonnée touristique, tel n'était pas le propos de l'opération. Loin s'en faut!

La mission principale de la DIV-MAR (R) comme l'explique son commandant actuel et promoteur, le CPF (R) Duerinckx, est de «mettre à la disposition de la Force Navale une unité opérationnelle apte à intervenir en cas de crise, en matière de Défense du Territoire (DMT) et plus spécifi-



1er bivouac, à l'ombre d'un petit village érigé au XII^e Siècle par les Templiers. Prélude à la «LAST CRUSADE».

En préparation de ce raid, le 1LV Vrancken (ZS3/INT) et son équipe avaient éclairé au cours des semaines précédentes, un harassant itinéraire, long de près de 100 km., au coeur d'une région sauvage et fabuleuse, faite de curiosités géologiques issues du quaternaire.

Là-bas, avens, rocs pédonculaires, hauts plateaux raboteux et vallées encaissées forment un décor étrange, saisissant.

quement de défendre nos bases et points stratégiques maritimes».

Ce rappel organisé en France était donc placé dans le cadre du training permanent de cette division de réserve et avait pour but de tester in situ, la capacité de résistance physique et morale des effectifs et de perfectionner les techniques de survie, de bivouac, de «rafting», de lecture de cartes en terrain accidenté et diverses procédures tactiques.



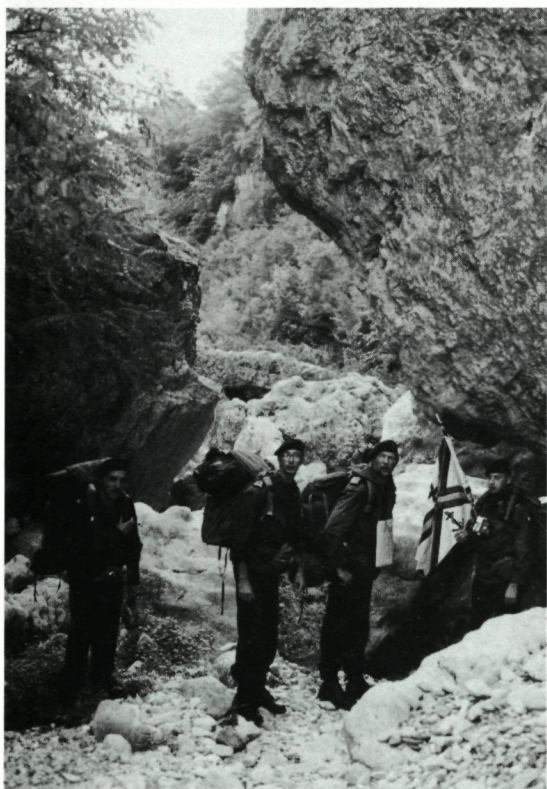
Boating de 9 km sur l'Hérault.



Le «spirit»; réussir ensemble jusqu'au dépassement de soi! (Photos Fr. Phillips)

En prélude à cet «off-road» corsé, un vaste programme de mise en condition avait été élaboré par le CPF (R) Vermeersch, N 3 de la DIVMAR (R). Durant une semaine entière se succédèrent ainsi joggings et Cooper Tests, séances de natation et de «boating», dropping de 20 km. au mont Kemmel, etc., le tout complété par des cours théoriques dispensés à NAVCOMOST (Ostende).

S'il ne convient pas de narrer par le détail les multiples péripéties d'un tel raid, mentionnons toutefois que ces 'Infanteristes dans l'âme' furent aéroportés en Hercules C 130 d'Ostende vers la Base Aéronavale de Nîmes-Garons (*) et droppés ensuite à Combe Redonde (Causse du Larzac), point de départ d'une marche de 8 km., dite de «warming up», pour rallier La Couvertoirade.



Au coeur d'une région sauvage et fabuleuse; dans un décor étrange, saisissant.

(*) Cette escale à l'aéroport militaire de Nîmes-Garons, la B.A.N., fut pour d'aucuns l'opportunité de découvrir divers aspects d'une des 2 branches de l'Aéronavale française.

C'est en effet de cette base qui abrite près de 2.500 personnes - 2.000 marins /militaires dont 140 officiers et 500 civils - qu'opèrent les Bréguets Atlantique de l'Aviation de Patrouille de Marine, responsables du secteur «Méditerranée».

Tandis qu'à Lorient (ouest de la France), secteur «Atlantique», est regroupée l'aviation de marine embarquée sur les porte-avions CLEMENCEAU, FOCH et le porte-hélicoptères JEANNE D'ARC.

Au cours des épuisantes journées de marche, les diverses sections relevèrent successivement - et souvent par des sentiers muletiers caillouteux - des villages tels que le Cros, Vissec, le Cirque de Navacelles, Saint Maurice et St. Etienne d'Issensac. Attaquèrent ensuite l'Hérault en dinghy sur 9 km. jusqu'à Cause de la Selle, pour terminer enfin, via St. Martin de Londres, en un ultime bivouac au terrain militaire de Cambous. Progressant sans relâche en terrain déclive, forçant le passage de vallées abruptes, de gorges profondes ou de lits de rivières enrochés; le tout dans des conditions météorologiques souvent fort mauvaises, bardé du pesant «bergam» qui scie les épaules et massacre les reins.

De cet exploit hors des sentiers battus, il restera pour ces 'raiders' de tous grades, des tas de souvenirs, des moments particuliers. Chacun selon son propos.

Pour d'aucuns ce fut le ré-apprentissage d'un mode de vie différent, une adaptation essentielle pour un temps, à l'univers clos et spartiate d'un bivouac.

Pour d'autres ce fut le moment impressionnant du débarquement à l'aéroport d'Ostende, lorsque la vie du détachement se disloque en une poignée de solitude.

Mais pour tous restera le souvenir du 'spirit' dans lequel se déroula cette longue tirée; de cette synergie présente à chaque pas, fait de la volonté unanime de réussir ensemble, jusqu'au dépassement de soi.

Une motivation que justifie la devise de la DIV-MAR: «COURAGE TO THE LAST»...



A longueur de journée, de longues heures de marche en terrain déclive.

NEPTUNUS INFO MARINE

BRUGGE - ST. KRUIS

Ter gelegenheid van het feest van de Dynastie werden er op 13 november jl. bij COMINAV te Brugge een aantal oudstrijders uitgenodigd. In aanwezigheid van Vice-Admiraal J. De Wilde vond in de Mess Officiëren een receptie en etentje plaats. Gebeuren dat zeker het belang van deze dag onderstreepte.

BRUGGE ST. KRUIS

Le 13 novembre dernier, à l'occasion de la fête de la Dynastie, quelques anciens combattants furent invités à COMINAV-Brugge.

En présence du Vice-Amiral J. De Wilde, une réception et un dîner eurent lieu au Mess des Officiers. Un événement qui souligna bien l'importance de cette journée.



FEEST VAN DE DYNASTIE

Op 14 november jl. had ter gelegenheid van de Dag van de Dynastie een plechtigheid plaats in de Marinekazerne Bootsman Jonsen.

Tijdens deze plechtigheid werden eretekens uitgereikt aan een aantal verdienstelijke militairen.

FETE DE LA DYNASTIE

Le 14 novembre dernier, à l'occasion du jour de la Dynastie, une cérémonie eut lieu à la Caserne Navale Bootsman Jonsen.

Pendant cette cérémonie, des médailles militaires furent remises à nombre de militaires méritoires.



PLAY SURE '91

De tweejaarlijkse oefening «Play Sure» werd in Eggermin gehouden van 18 t.e.m. 22 november 1991. Deze synthetische oefening (Computer gespeeld «wargame») wordt gesponsord door CINCHAN en bestaat uit een mijnenbestrijdingsoefening ter bescherming van de aanvoerlijnen voor de versterking en bevoorrading van Europa in de Kanaalzone en de Zuidelijke Noordzee.

Ongeveer honderd NATO Officieren en Onderofficieren hebben de Eggerminstaf versterkt om deze oefening te doen slagen.

PLAY SURE '91

L'exercice biennal «Playe sure» s'est tenu du 18 au 22 novembre 1991 à Eggermin. Cet exercice synthétique (en fait, un jeu de guerre sur ordinateurs!) fut organisé par CINCHAN et consista en un exercice de lutte contre les mines pour la protection des voies de communication dans la Manche et dans le sud de la Mer du Nord. Ces voies de communication doivent rester ouvertes pour l'approvisionnement et le renfort de l'Europe. 100 officiers et sous-officiers OTAN environ renforcèrent l'Etat-Major d'Eggermin pour que cet exercice pût réussir.



BEZOEK

Op 28 november jl. brachten een groep minder-valide kinderen uit Mons een bezoek aan boord van de M923 Narcis te Plassendaele.

VISITE

Le 28 novembre dernier, un groupe d'enfants handicapés de Mons visita le M923 Narcis à Plassendaele.



KORPSINSPECTIE NAVCOMZEB

Ter gelegenheid van de korpsinspectie NAVCOMZEB op 6 december jl. was er een korpsdivisie door COMOPSNV Kapitein-ter-Zee Herteleer.



INSPECTION DE CORPS NAVCOMZEB

A l'occasion de l'inspection de corps NAVCOMZEB, le 6 décembre dernier, une division de corps fut effectuée par le Capitaine de Vaisseau COMOPSNV Herteleer.

SINT BARBARA

Op vrijdag 6 december jl. had ter gelegenheid van de Sint Barbara viering een wapenschouwing plaats bij het Commando Logistiek van de Zeemacht. Tijdens de plechtigheid werden eretekens uitgereikt aan een aantal verdienstelijke militairen.

SAINTE-BARBE

Vendredi 6 décembre dernier, à l'occasion de la célébration Sainte-Barbe, une prise d'armes eut lieu au Commandement Logistique de la Force Navale. Pendant cette cérémonie, des médailles militaires furent remises à nombre de militaires méritoires.



ERETEKENS

Naar aanleiding van de Operatie «SOUTHERN BREEZE» werden op maandag 16 december jl. aan boord van de F910 Wielingen eretekens uitgereikt aan een aantal verdienstelijke militairen.



MEDAILLES

Lundi 16 décembre dernier, à bord du F910 Wielingen, des médailles furent remises à nombre de militaires méritoires, à l'occasion de l'opération «SOUTHERN BREEZE».

BIJZONDERE ONDERSCHIEDING

Uitreiking op 16 december 1991 van een onderscheiding door de zaakgelastigde van Saoedi-Arabië aan Fregatkapitein G. Saillé voor z'n deelname aan de operaties in de Perzische Golf als Commandant van de mijnenbestrijdingsvloot.

DISTINCTION SPECIALE

Le 16 décembre 1991, une distinction fut remise par le représentant de l'Arabie Saoudite au Capitaine de Frégate G. Saillé pour sa participation, en tant que commandant de la flottille de lutte contre les mines, aux opérations dans le Golfe persique.



BEVELSOVERDRACHT

Op 19 december jl. had de bevelsoverdracht van de F910 WIELINGEN plaats tussen uittredend Commandant Fregatkapitein Van Imschoot en de nieuwe Commandant Fregatkapitein Rosiers.
V.l.n.r. FKP Van Imschoot, FKP De Cock en FKP Rosiers.

REMISE DE COMMANDEMENT

Le 19 décembre dernier, la remise de commandement du F910 Wielingen eut lieu entre le commandant Capitaine de Frégate démissionnant Van Imschoot et le nouveau commandant Capitaine de Frégate Rosiers.
De gauche à droite les CPF Van Imschoot, CPF De Cock et CPF Rosiers.



ZOEKERTJE

Als oud militair en een studie makende van kentekens had ik graag met iemand in contact gekomen die mij volgende badges kon bezorgen:

Torpedist:

geel 1 ster (op marineblauwe stof)

geel 2 sterren

geel 3 sterren

geel 3 sterren en kroon

Muziek:

geel (op marineblauwe stof)

geel 1 ster

geel 3 sterren en kroon

Ik zoek ook kentekens van (Wapentechnici) in messing voor muts

(Marinefuseliers) in stay bright verguld voor muts
(Helikopterpiloot) in gouddraad geborduurd.

Mijn naam en adres

WYCKAERT Valère
Ketelstraat 4
1982 WEERDE

PETITE ANNONCE

En tant qu'ancien militaire qui fait une étude des insignes, j'aurais bien aimé d'entrer en contact avec quelqu'un qui puisse me remettre les badges suivants:

Torpilleur:

jaune 1 étoile (sur étoffe bleu marine)

jaune 2 étoiles

jaune 3 étoiles

jaune 3 étoiles plus couronne

Musique:

jaune (sur étoffe bleu marine)

jaune 1 étoile

jaune 3 étoiles plus couronne

Je cherche également les insignes désignant:

(Techniciens d'armes) en laiton pour bérêt

(Fusilliers marins) en stay bright doré pour bérêt

(Pilote d'hélicoptère) brodé en fil d'or

Mon nom et mon adresse:

WYCKAERT Valère
Ketelstraat 4
1982 WEERDE

BEVELSOVERDRACHT

Op 23 januari '92 vond te Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van de M915 Aster tussen de uittredende Commandant Luitenant-ter-Zee 1e Klas Goddyn en de intredende Commandant Luitenant-ter-Zee 1e klas Vanden Haute.

REMISE DE COMMANDEMENT

Le 23 janvier dernier eut lieu à Zeebrugge la remise de Commandement du M915-Aster entre le Lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Goddyn et le Lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Vanden Haute.



BEVELSOVERDRACHT

Op 27 januari jl. had hij het Commando Logistiek v.d. Zeemacht de bevelsoverdracht van de M923 Narcis plaats tussen de uittredende Commandant Luitenant-ter-Zee 1e Klas Marsia en de nieuwe Commandant Luitenant-ter-Zee 1e Kl. Delprat.

REMISE DE COMMANDEMENT

Le 27 janvier dernier eut lieu la remise de commandement du M923 Narcis entre le Lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Marsia et le nouveau Commandant le lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Delprat.



BEVELSOVERDRACHT

Op 29 januari jl. had aan boord van de M924 Primula de bevelsoverdracht plaats tussen de intredende Commandant Luitenant-ter-zee 1e Klas Cardyn en uittredende Commandant Luitenant-ter-zee 1e Klas Van De Walle.

REMISE DE COMMANDEMENT

Le 29 janvier dernier eut lieu la remise de commandement du M924 Primula entre le Lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Cardyn et le Lieutenant de Vaisseau 1ière Cl. Van De Walle.



INVESTITUUR AAN BOORD TRUFFAUT

Op 30 januari '92 vond aan boord van de M908 Truffaut de investituur plaats van de nieuwe boordcommandant VTZ Rohart Marc.

Op de foto Vaandrig-ter-Zee Rohart tesamen met Comflot 22 Fregatkapitein G. Barbe.

INVESTITURE A BORD DU TRUFFAUT

Le 30 janvier '92 eut lieu l'investiture du nouveau commandant de bord du M908 Truffaut, l'enseigne de Vaisseau Marc ROHART.

Sur la photo: Enseigne de Vaisseau Rohart en compagnie du Capitaine de Frégate Comflot 22 G. Barbe.



COMFLOT 18 OP DE RADIOGOLVEN

In de week van 20 op 24 januari jl., namen enkele leden van de staf COMFLOT 18 deel aan de radioquiz «Westweter» Radio 2 W.-VI. De Zeemachtploeg nam het op tegen een vereniging uit Jabbeke «Optimisme troef». Met een schitterende score van 17 op 18 slaagde de ploeg COMFLOT 18 onder leiding van 1MC HERTOOG er aldus in de hoogste score ooit behaald op haar naam te laten schrijven.

Samenstelling ploeg:

1MC E. HERTOOG
1MR M. DELMOTTE
2MR/MIL DEGROOTE
1MT/MIL ORLANS
MAT/MIL VANDEKERKHOVE
MAT/MIL VAN AVERBEKE

COMFLOT 18 SUR LES ONDES RADIO

Dans la semaine du 20 au 24 janvier dernier, quelques membres du STAF COMFLOT 18 participèrent au quiz «Westweter» de la Radio 2 - West-Vlaanderen. L'équipe de la Force Navale se mesurait à une association de Jabbeke, «Optimisme Troef».

Avec un score splendide de 17 sur 18, l'équipe COMFLOT 18, sous la direction du 1MC HERTOOG, réussit à totaliser le score le plus élevé qui fût jamais obtenu.

Voici la composition du groupe:

1MC HERTOOG
1MR M. DELMOTTE
2MR/MIL DEGROOTE
1MT/MIL ORLANS
MAT/MIL VANDEKERKHOVE
MAT/MIL VAN AVERBEKE



MILITAIRE JUDOKAMPIOENSCHAPPEN 1992

1MC (KRO) PATRICK DEBOEL BELGISCH KAMPIOEN

Woensdag 29 januari '92 was het rendez-vous voor de militaire judoka's te Visé.

De prachtige grote sporthal van Visé was heel goed ingericht met 3 tatami's en een zittribune.

Twee Zeemachtsters waren ingeschreven voor deelname: 1MC (KRO) Patrick Deboel - Opleidingscentrum St.-Kruis en MAT/MIL Bart Kerwyn - Eguerin Oostende.

Patrick Deboel. (- 86 kg) aangesloten bij Judoclub Arendonk, verraste alle aanwezigen door o.a. kleppers als Henri Barroo, Marc Lejeune en Willem Fabien te overwinnen om aldus het hoogste schavot te betreden.

Bart Kerwyn (- 78 kg), aangesloten bij Judoclub JETI Eeklo, eindigde mooi op een vijfde plaats, op een totaal van 13 deelnemers in zijn reeks.

CHAMPIONNATS DE JUDO MILITAIRES 1992.

1MC (COR) PATRICK DEBOEL CHAMPION BELGE

Mercredi 29 janvier '92 fut le jour de rendez-vous pour les judokas militaires à Visé. La grande et magnifique salle de sports de Visé était bien équipée avec 3 tatamis et une tribune à places assises.

Deux membres de la Force Navale furent inscrits pour participer: le 1MC (COR) Patrick DEBOEL - Centre d'Instruction St. Kruis - et le MAT/MIL Bart Kerwyn - Eguerin Oostende.

Patrick DEBOEL (- 86 kg), membre du club de judo Arendonk, surprit tous les présents en battant e.a. des as comme Henri BARROO, Marc LEJEUNE et Willem FABIEN, et en montant ainsi sur la plate-forme d'honneur.

Bart KERWYN (- 78 kg), membre du club de judo JETI Eeklo, finit à une belle cinquième place sur un total de 13 participants dans sa catégorie.

25° GALABAL ZEEMACHT ONVERBLOEMD SUCCES

Traditiegetrouw vond op 7 februari ll. het 25e Galabal van de Zeemacht plaats, dit in een uitverkocht Casino-Kursaal te Oostende.

Dit mondaine avondfeest was qua stemming beslist één van de beste dat de Zeemacht gekend heeft.

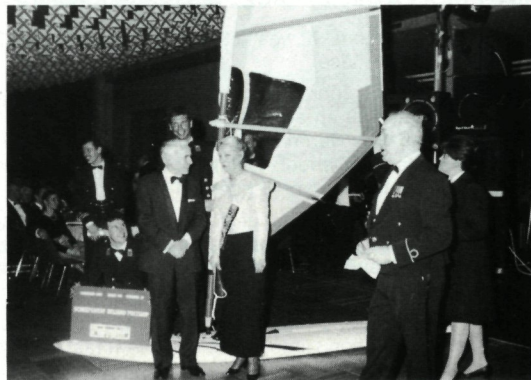
Bijzonder belangrijk is niet alleen de sfeer en de standing van deze avond, die het imago van de Zeemacht ten goede komen, maar uiteraard ook de opbrengst die integraal ten goede komt aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

LE 25ième BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE, UN FRANC SUCCES

Renouant avec la tradition, le 25ième bal de gala de la Force Navale eut lieu le 7 février dernier. Le Casino-Kursaal d'Oostende fut comble.

Quant à l'ambiance, cette soirée mondaine fut sans aucun doute l'une des plus réussies de la Force Navale.

Mais ce ne sont pas que l'ambiance et le prestige de cette soirée qui importent. Le rapport qui va intégralement à l'Association d'Entraide de la Force Navale fut tout aussi important.



«EURONAUTICS»

Van 8 tot en met 16 februari jl. had te Gent in «Flanders Expo» «EURONAUTICS» plaats.

De Zeemacht was vertegenwoordigd met een mooie tentoonstelling en de Neptunus-boetiek.

«EURONAUTICS»

Du 8 au 16 février dernier, «EURONAUTICS» eut lieu dans «Flanders Expo» à Gand.

La Force Navale était présente avec une belle exposition et sa boutique Neptunus.



25e GALABAL VAN DE ZEEMACHT

Op vrijdag 28 februari jl. ontving Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, de talrijke medewerkers van het 25e Galabal en wenste hen geluk met het sukses van deze mondaine manifestatie.



25ième BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

Vendredi 28 février dernier, le Vice-Amiral J. De Wilde, chef d'Etat-Major de la Force Navale, reçut les nombreux collaborateurs du 25ième bal de gala, tout en les félicitant pour la réussite de cette manifestation mondaine.



230.000 BF VOOR VZW «ORANJE»

Naar aanleiding van het feest van de Koning heeft de provinciale staf van West-Vlaanderen een concertgala georganiseerd. Het concert werd onder de leiding van dirigent P. Snellinckx, gegeven door de muziekkapel van de Zeemacht ten voordele van de VZW «Oranje».

Zo beloofd, zo gedaan. Op 26 februari heeft de commandant van de provincie West-Vlaanderen, de Kapitein-Ter-Zee Ivan Lefèvre, plechtig een cheque van 230.000 Bf overhandigd aan de VZW.

Het totale bedrag werd op het concertgala verzameld.

230.000 FRANCS POUR L'ASBL «ORANJE»

Le 13 novembre dernier, à l'occasion de la fête du Roi, l'Etat-Major Provincial de la Flandre occidentale avait organisé un concert de gala. Ce concert était donné par la Musique de la Force Navale, sous la direction du chef d'orchestre P. Snellinckx au profit de l'asbl «Oranje».

Chose promise, chose due: le 26 février, le Commandant de Province de la Flandre occidentale, le Capitaine de Vaisseau Ivan Lefèvre, a remis solennellement à l'asbl un chèque de 230.000 francs, le montant des profits de cette soirée.

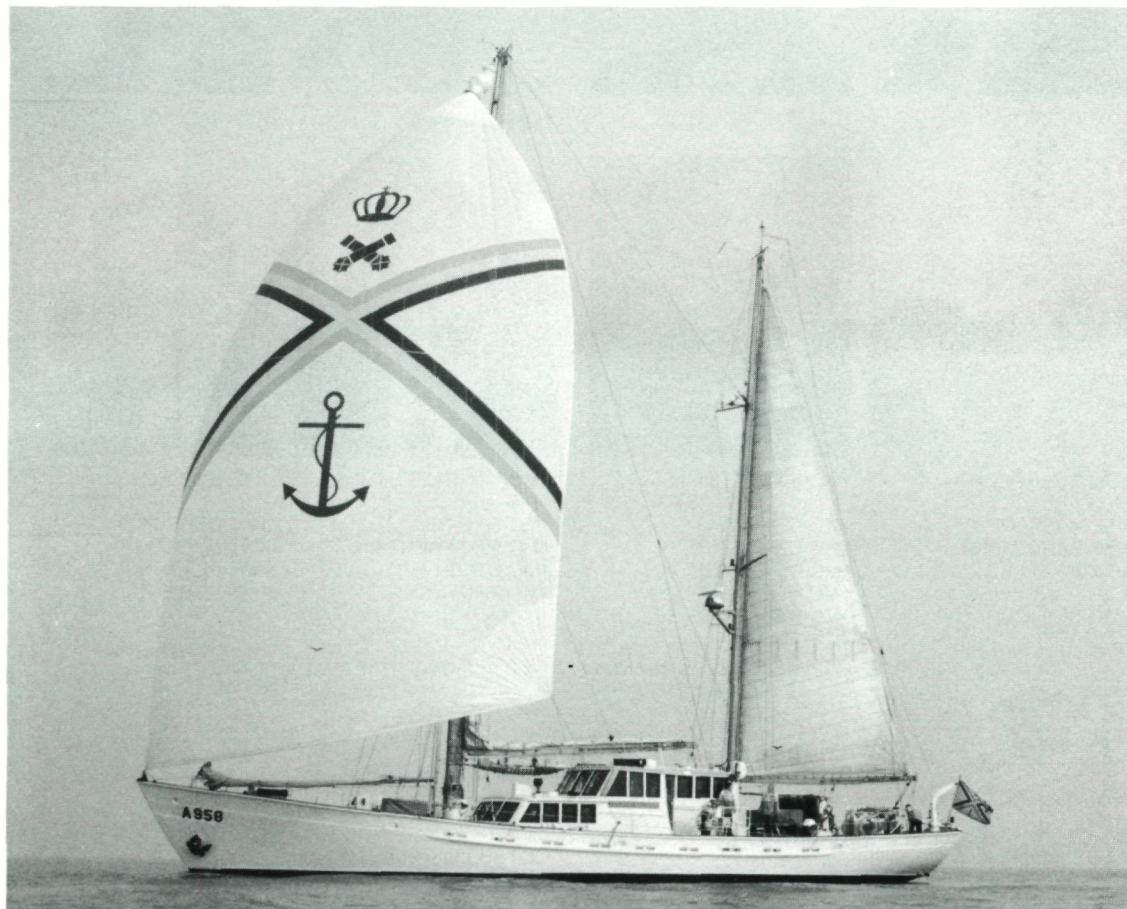


NIEUWE SPINNAKER VOOR ZENOBE GRAMME

Op 24 en 25 oktober heeft de Zenobe Gramme, die in april zal deelnemen aan de Cutty Sark Race, zijn nieuwe spinnaker getest. Dit zeil, in de kleuren van de Zeemacht, heeft een zeilbreedte van zo'n 280 m². De oppervlakte van het reuzenzeil is groter dan de gezamenlijke oppervlakte van alle zeilen van de boot, en moet in staat zijn om ook tijdens periodes dat de wind gaat liggen de Zenobe Gramme vooruit te trekken. De grootste zeilschepen van de wereld zullen aan deze gentlemen course deelnemen. Het leidt geen twijfel, dat de Zenobe Gramme met de nieuwe spinnaker een schitterende uitslag zal behalen in deze prachtige cruise.

UN SPINNAKER POUR LE ZENOBE GRAMME

Le Zénobe Gramme, qui participera, dès le mois d'avril, à la Cutty Sark Race a testé, les 24 et 25 février derniers, son spinnaker. Cette nouvelle voile, aux couleurs de la Force Navale, est d'une envergure supérieure à celle de toutes les autres voiles du navire réunies (soit ± 280 m²). Elle devrait permettre au Zénobe Gramme d'affronter le petit temps lors de cette gentlemen course, qui devrait réunir les plus grands voiliers du monde. Nul doute qu'avec ce nouveau spinnaker, le Zénobe Gramme figurera en bonne position dans cette croisière fabuleuse.



MET RUST

Hiernavolgende officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



CPV BUSARD G.



KTZ (SBH) ZONNEKEIN R.



1OM DEBRAUW C.



1OM D'HONDT R.



1OM VOLBRECHT F.



1MC SCHOTTEY M.

KTZ MASSART J.
1MP BAUDOUX R.
1OM GYBELS H.
1OM VANBESIEN A.
1MC BELIN D.

1MC COLSON G.
1MC DE BRUYNE R.
1MC DE CLOEDT A.
1MC DEPRE E.
1MC HASSEWER E.

MISE A AL PENSION

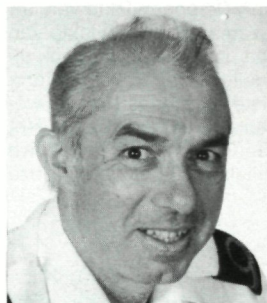
Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier maîtres dont les noms sont repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



1LZ HENRY E.



1LV VANKERSCHAUER E.



1OM DINJAR F.



1OM JACOBS A.



1MC VANHALST J.



1MC WISSELS W.

1MC NYS G.
1MC PAUWAERT M.
1MC STEEN M.
1MC TRUYENS L.

KMT DEFOUR B.
KMT MARCOU W.
KMT PLAETINCK R.
KMT WILLE R.

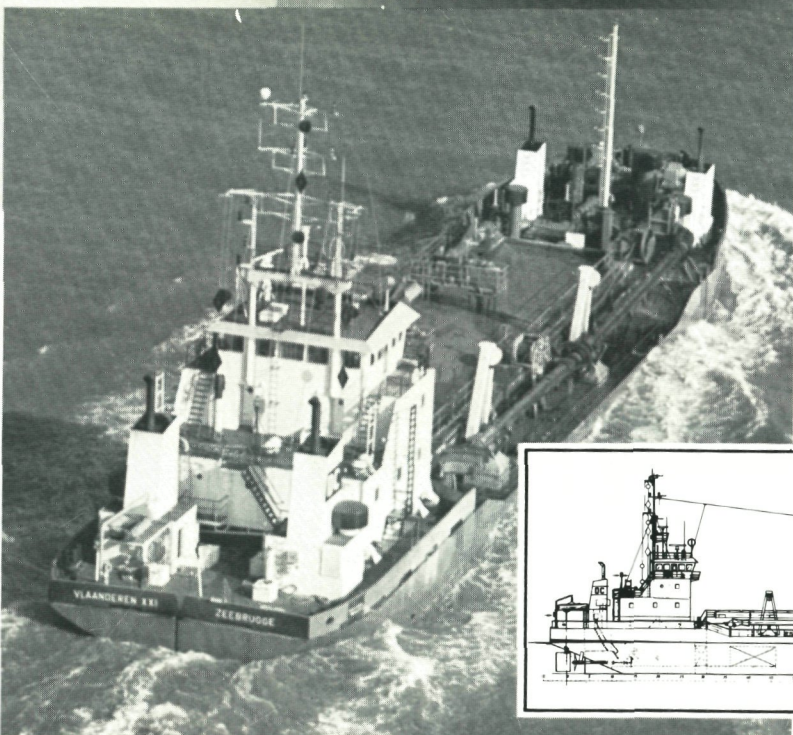
Met leedwezen melden wij U het overlijden van

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès.

CDT (B.D.) PEIRE M.
KMT (B.D.) RAPPELET R.
1MR LEVEQUE CL.

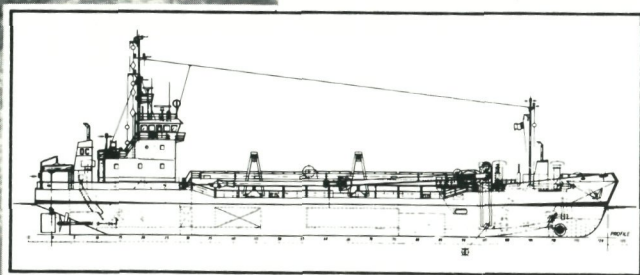


Een eeuw ervaring op 5 continenten



Gespecialiseerd in
baggerwerken en werken
van burgerlijke bouwkunde.

Ten dienste van de
scheepvaart en de
haveninrichtingen, de
industrie, de landbouw, het
milieu, het toerisme...



BAGGERWERKEN
DECLOEDT & ZOON N.V.
DE WETENSCHAPPELIJKE AANPAK VAN HET BAGGEREN



MAATSCHAPPELIJKE ZETEL :

Bredeneweg 20-21,
B-8400 Oostende.
Tel. : (059) 32 11 32
Telex : 81397
Telefax : (059) 32 01 61

ADMINISTRatieve ZETEL :

Franklin Rooseveltlaan 11,
B-1050 Brussel.
Tel. : (02) 647 75 10
Telex : 24510
Telefax : (02) 647 44 94

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur: R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

35e jaargang - neptunus - 35e année

2

nr 228

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1991 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende